1952 г С

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СОЮЗА ССР

[redacted]

Экз. № 223

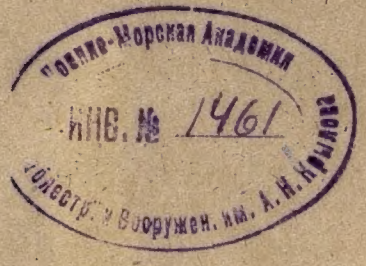
Подполковник П. И. ВОРОНОВ
Майор В. Е. ГРИДЧИН

Приложение к № 8200
от 01 10 1944 г.

ДЕЙСТВИЯ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ СЕВЕРНОГО ФЛОТА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПЕРЕХОДА КОНВОЕВ СОЮЗНИКОВ

У ф
~~Инв. № 823~~
~~от Войны~~

Военно-Морская Академия
ИНВ. № 1461
Гос. Инстр. и Вооружен. им. А. Н. Крылова



ВОЕНМОРИЗДАТ 1945

ВОЗВРАТИТЕ КНИГУ НЕ ПОЗЖЕ
обозначенного здесь срока

	Р232334			

Тип. им. Котлякова 11 — 5 000 000. 1987 г. ЛГ-087-01-589.
Цена 0 р. 58 к. за 1000 шт.

84252

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СОЮЗА ССР
ШТАБ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ ВМФ
ОТДЕЛ ПО ИЗУЧЕНИЮ И ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ОПЫТА ВОЙНЫ

213-9
472

~~Секретно~~
Экз. № 223

Подполковник П. И. ВОРОНОВ
Майор В. Е. ГРИДЧИН

ДЕЙСТВИЯ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ СЕВЕРНОГО ФЛОТА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПЕРЕХОДА КОНВОЕВ СОЮЗНИКОВ

~~Инв. № 823~~

Военно-Морская Академия кораблестр. и вооружен. им. А. Н. Крылова
ИНВ. № 1461

УПРАВЛЕНИЕ ВОЕННО-МОРСКОГО ИЗДАТЕЛЬСТВА НКВМФ СОЮЗА ССР
Москва 1945 Ленинград

БИБЛИОТЕКА
Военно-Морской академии им. Гречко А. А.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Одной из главнейших задач, стоявших перед военно-воздушными силами Северного флота в отечественной войне, являлась задача обеспечения северных внешних морских коммуникаций, связывающих Советский Союз с Великобританией и Соединенными Штатами Америки. За время войны по этим коммуникациям прошло значительное количество конвоев как из Великобритании и США в СССР, так и в обратном направлении.

Настоящая брошюра посвящена описанию действий ВВС СФ по обеспечению безопасности перехода этих конвоев.

Вопросы организации перехода конвоев в данной брошюре не затрагиваются, так как они освещены в «Сборнике материалов по опыту боевой деятельности Военно-Морского Флота СССР» № 8. Не рассматриваются в брошюре географические и метеорологические условия Северного морского театра, так как этот вопрос также достаточно полно освещен в «Сборнике» указанного типа № 18 и в брошюре майора Гридчина «Действия ВВС СФ на коммуникациях противника в Баренцовом море», изданной штабом ВВС ВМФ.

Действия ВВС СФ по защите северных морских коммуникаций представляют собой ряд довольно крупных операций, в которых иногда участвовали все виды авиации Северного флота в полном составе. Кроме того, в некоторых операциях принимали участие части военно-воздушных сил Красной Армии и авиации дальнего действия.

В первый период войны (до 1943 г.) операции ВВС СФ проводились в условиях значительного численного перевеса авиации противника. Трудности для ВВС СФ усугублялись еще и тем, что их аэродромная сеть на Крайнем Севере была не развитой, а имевшиеся аэродромы были плохо оборудованы и малой вместимости. Несмотря на это, работая в исключительно трудных метеорологических условиях, ВВС СФ успешно выполняли задачи обеспечения с воздуха перехода конвоев по северным морским коммуникациям.

ВВЕДЕНИЕ

Внешние морские сообщения нашего Северного театра в отечественной войне приобрели исключительно важное значение, и особенно возросла их роль после заключения соглашения (в 1941 г.) между СССР и Великобританией, а впоследствии и с США о взаимной помощи в войне против гитлеровской Германии.

Начиная с августа 1941 г., по этим коммуникациям происходило непрерывное движение океанских конвоев с различными военными грузами из Англии и США в Советский Союз в его северные порты. Всего за

Рис. 1. Типовой походный ордер конвоя

период отечественной войны по 1 января 1945 г. в северные порты Советского Союза прибыл 31 конвой и вышло на запад 27 конвоев [1].

Движение союзных конвоев существенно отличается от местных конвоев большим количеством транспортов и боевых кораблей, сложностью их боевых порядков и, наконец, мероприятиями по обеспечению безопасности перехода морем и при стоянках в портах.

На рис. 1 показан типовой ордер конвоя. По рисунку можно определить, что организация перехода и обеспечения от атак противника такого большого количества транспортов является далеко не легким делом.

[1] Все конвои, направлявшиеся из Англии в наши порты на Севере, имели шифр PQ с добавлением порядкового номера. В конце декабря 1942 г. этот шифр был заменен литером JW и порядковыми номерами, начиная с цифры 51. Иногда к последней цифре приставлялись буквы A или B, что означало часть одного и того же конвоя. Конвои, направлявшиеся из северных советских портов на запад, вначале шифровались литером QP с добавлением порядкового номера. После пятнадцатого конвоя этот шифр был заменен литером RA с порядковыми номерами, начиная с цифры 51.

Большой промежуток времени, затрачиваемый конвоями на прохождение коммуникаций вдоль норвежского побережья, позволял противнику обнаруживать их и своевременно развертывать надводные, подводные и воздушные силы для нанесения ударов.

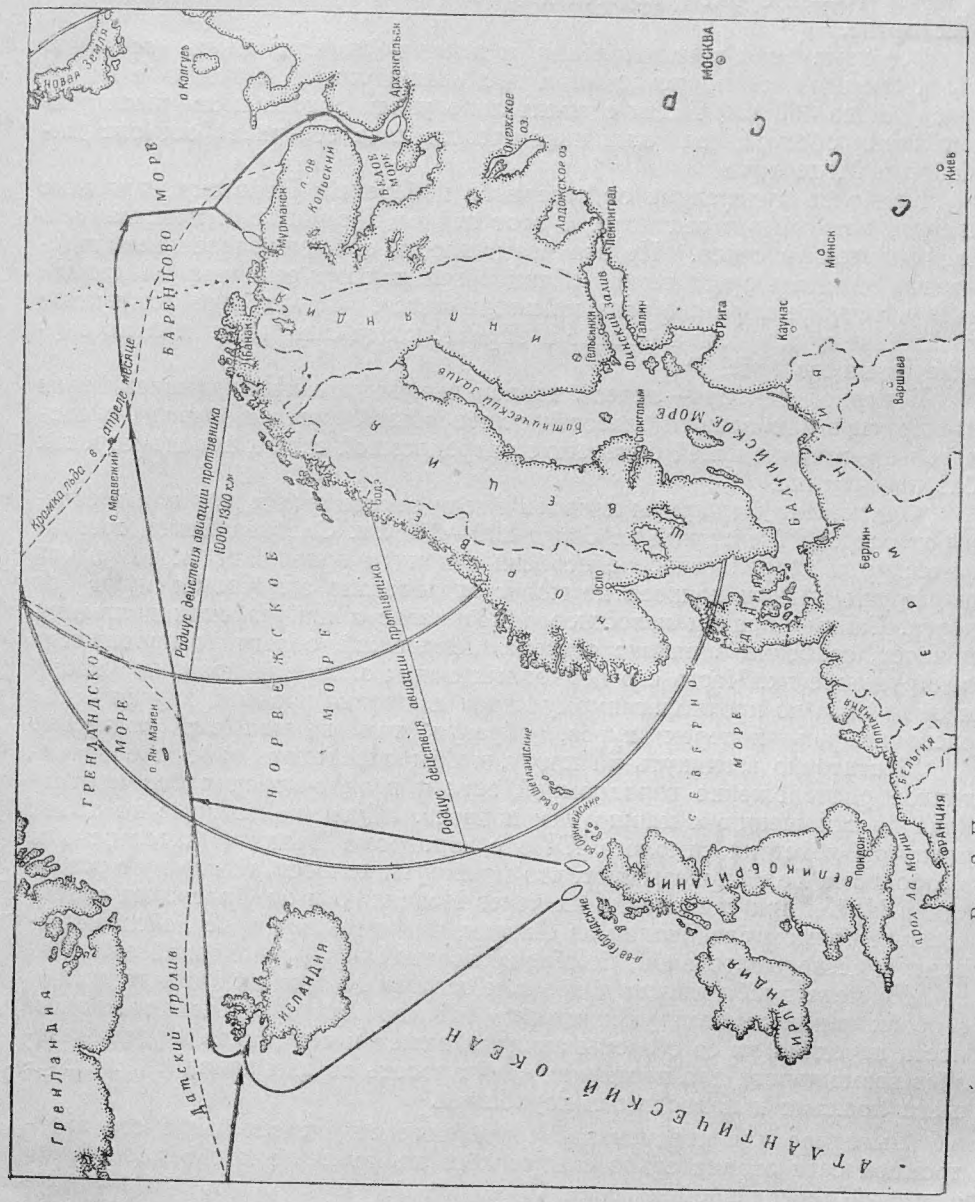


Рис. 2. Примерная схема маршрутов конвоев союзников

Ось северных коммуникаций проходила от берегов Великобритании и Соединенных Штатов Америки по Атлантическому океану мимо Исландии [1] через Норвежское и Гренландское моря, огибая с юга острова Ян-Майен и Медвежий, далее шла Баренцовым морем в советские порты Мурманск и Архангельск (рис. 2).

Расстояние от Мурманска до пунктов, расположенных на побережье вдоль этого морского пути, равняется: до Петсамо — 213 *км*, до Кирке-

[1] Начиная с 1944 г., конвои стали следовать из Англии непосредственно в наши порты, не огибая Исландии.

неса — 242 *км*, до Вардэ — 207 *км*, до Нордкапа — 430 *км*, до Нарвика — 1026 *км*, до Югорского шара — 1082 *км*, до Архангельска — 803 *км*.

Общая протяженность коммуникаций от Рейкьявик (Исландия) до портов Мурманск и Архангельск составляет соответственно 2800 и 3700 *км*. 10—12 суток требуется для того, чтобы конвой мог пройти это расстояние.

Все изменения в направлении движения конвоев вдоль основной оси коммуникаций происходили в пределах полосы, ширина которой доходила до 380 *км*. Такая сравнительно узкая полоса коммуникационной линии объясняется наличием кромки льда севернее острова Ян-Майен и Медвежий.

Наиболее удаленное от северного побережья Норвегии движение конвоев возможно в сентябре. В этот период кромка льда максимально поднимается на север. Но эта возможность ограничивается необходимостью обходить с юга остров Шпицберген, так как севернее его кромка льда в течение круглого года не поднимается. Самое крайнее южное положение кромки льда бывает в апреле, когда она максимально опускается на юг (рис. 2).

В период декабрь—апрель конвои вынуждены прокладывать свои маршруты в наибольшей близости от северных берегов Норвегии, следовательно, в наибольшей близости от аэродромной сети и военно-морских баз противника.

Фактически маршруты конвоев имели отклонения к югу или к северу от острова Медвежий не более 200—250 *км*. Следовательно, географические и гидрологические особенности пути приводили к тому, что маршруты разных конвоев не могут значительно отличаться друг от друга. Таким образом известное однообразие в направлении движения конвоев, особенно в районе острова Медвежий, облегчало противнику обнаружение их. Часть его подводных лодок занимала позицию вдоль кромки льда по предполагаемому курсу движения конвоев, другая часть располагалась поперек курса, образуя так называемые «завесы».

Достаточно взглянуть на карту, чтобы определить выгодное оперативное расположение аэродромной сети и военно-морских баз противника по отношению к маршрутам конвоев. Дуги, нанесенные на схеме радиусом действия самолета Ю-88 с аэродрома Банак (Лаксельвен) и с аэродрома Бодэ, показывают, что маршруты конвоев, начиная от острова Ян-Майен при следовании их через Исландию и от Фарерских островов при прямом следовании из Англии, находились в зоне действий немецкой разведывательной, бомбардировочной и торпедоносной авиации.

По мере приближения конвоев к острову Медвежий (при движении в обоих направлениях) уменьшались возможности обеспечения безопасности перехода их со стороны авиации нашей и союзников и увеличивались возможности для противника действовать по ним авиацией, подводными лодками и надводными кораблями.

Выгодное для противника географическое расположение его аэродромной сети отрицательно сказывалось на переходе конвоев, особенно в летний период времени года (в период полярного дня), когда скрытный переход конвоев был почти невозможен. Наибольшие потери конвои несли именно в этот период. Зимой, в период полярных ночей, противник при действиях по конвоям успеха не имел.

Основными портами на Севере, в которые прибывали союзные конвои, являлись Мурманск и Архангельск. Последний нормально функционирует только в летние и осенние месяцы, так как устье Северной Двины в конце октября или начале ноября замерзает и очищается от льда в мае. При обеспечении проводки транспортов через лед ледоколами он может ограниченно действовать и в остальное время года, так же как и другой порт Белого моря — Молотовск.

Порт Мурманск остается открытым круглый год. Рейд перед ним доступен для кораблей всех классов. Путь от Мурманска идет через Кольский залив и выходит непосредственно в открытые незамерзающие воды Баренцова моря.

В зимние месяцы большинство конвоев следовало в Мурманск, и только часть направлялась в Архангельск.

Транспорты, следовавшие в Архангельск, доходили в составе конвоев до точки 100 миль северо-восточнее входа в Кольский залив и оттуда под охраной кораблей Северного флота направлялись в Белое море. От кромки льда они проводились в порты ледоколами.

Учитывая стратегическую важность наших внешних северных морских сообщений, немцы с первых же дней войны стремились захватить порт Мурманск и тем самым лишить нас связи через север с нашими союзниками. Об этом наглядно свидетельствуют ряд приказов немецкого главного командования, а также хвастливые заявления фашистских главарей в печати и по радио.

Однако расчеты немцев оказались несостоятельными, все их попытки захватить Мурманск были обречены на провал. Наступления, начатые ими на Мурманск летом и осенью 1941 г., а также весной 1942 г., были с большими потерями для немцев отражены войсками Карельского фронта и Северным флотом.

Провал наступлений немцев на Крайнем Севере стоил им огромных сил и средств и заставил переложить свои усилия на блокаду наших морских коммуникаций и северных портов воздушными силами, подводным и надводным флотом. Если с начала войны до марта 1942 г. военно-воздушные и военно-морские силы немцев особо активной деятельности против конвоев союзников не проявляли (за исключением подводных лодок), то с марта действия их стали носить исключительно активный характер.

В марте 1942 г. бывший командующий военно-морскими силами Германии адмирал Редер сделал заявление, что им проведены мероприятия, которые полностью гарантируют блокаду портов Мурманск и Архангельск, и что перевозки в Советский Союз из Англии северным путем не будут допущены.

Немецкое командование действительно провело ряд крупных мероприятий для развертывания активных действий авиации, подводного и надводного флотов на наших морских сообщениях Северного театра. На север было переброшено большое количество подводных лодок, надводных кораблей и авиации. Эти мероприятия хотя и затруднили действия Северного флота, но прервать наши перевозки и перевозки союзников они не могли. Северные внешние коммуникации оставались действующей трассой союзного судоходства в течение всей отечественной войны.

Примерный состав военно-морских сил Германии в водах Норвегии и дислокация их по состоянию на 15 марта 1942 г. показаны в табл. 1.

Таблица 1

Базы (порты)	Линкоры, крейсеры	Эсминцы, миноносцы	Сторожевые корабли	Тральщики	Подводные лодки
Тронхейм	ЛК-1 КР-3	5	—	—	12
Тромсэ	—	6	5	8	6
Нарвик	—	—	3	—	—
Гаммерфест	—	—	4	—	—
Киркенес	—	3—4	6	2	9
Всего . . .	4	14—15	18	10	27

ДЕЙСТВИЯ ПРОТИВНИКА ПРОТИВ КОНВОЕВ СОЮЗНИКОВ

Оперативный режим на театре немцы обеспечивали непрерывной воздушной и корабельной разведкой, постоянными и периодическими дозорами у баз и периодическим патрулированием самолетов в воздухе над своим побережьем. Деятельность надводных кораблей заключалась в конвоировании транспортов и несении дозорно-охранной службы.

В летние месяцы 1941 г. эсминцы противника провели несколько операций против наших кораблей у северного и северо-восточного побережья Кольского полуострова.

Подводные лодки действовали на подходах к Кольскому заливу и горлу Белого моря, а также вдоль побережья Кольского полуострова.

Действия авиации противника до марта 1942 г. были направлены на уничтожение нашей авиации на аэродромах, на разрушение военных объектов в главной базе флота и в порту Мурманск, а также на разрушение Кировской железной дороги с целью срыва наших перевозок сушей.

Воздушная разведка над нашим и норвежским побережьем велась противником систематически. Внешние коммуникации воздушной разведкой освещались только периодически.

Начиная с февраля 1942 г., для активных действий против конвоев союзников в северную и западную части Норвегии были переброшены части бомбардировочной и торпедоносной авиации, а также надводные и подводные корабли.

В феврале в Тронхейм прибыл линкор *Tirpitz*. В марте туда же были перебазированы три тяжелых крейсера: *Hipper*, *Prinz Eugen* и *Admiral Scheer*. С крупными кораблями пришло до десяти эсминцев и свыше 15 подводных лодок. В это же время было перебазировано большое количество новых авиационных частей из Германии и южной Норвегии на аэродромы: Банак (Лаксельвен), Бардуфосс, Киркенес (Хебугтен), Луостари и Кеми [1].

Сосредоточив крупные силы надводного флота, подводных лодок и авиации, немцы стали вести активные действия на англо-советских коммуникациях.

Необходимо отметить, что ряд обстоятельств облегчал противнику ведение непрерывных действий против конвоев союзников. Эти обстоятельства следующие.

Выгодное географическое положение аэродромной сети противника в северной Финляндии и Норвегии по отношению к нашим внешним коммуникациям (рис. 3), что позволяло ему вести непрерывную воздушную разведку морских сообщений и после обнаружения конвоев длительное время (4—5 суток) держать их под воздействием своей авиации на участке, начиная от острова Ян-Майен и до наших портов Мурманск и Архангельск. Этому способствовало наличие у немцев самолетов бомбардировщиков и разведчиков с большим радиусом действий.

Относительно близкое расположение немецких военно-морских баз от наших коммуникаций позволяло противнику быстро производить необходимое развертывание сил после получения разведывательных данных об обнаружении конвоя.

В зимний и осенний периоды южная граница кромки льда доходит до параллели 73°30′, водный район, которым следуют конвои, еще бо-

---

[1] Вся немецкая авиация, базировавшаяся на аэродромах Норвегии и северной Финляндии, была сведена и организационно оформлена в 5-й воздушный флот, штаб которого в различные периоды располагался в Осло, Бардуфоссе, Киркенесе и Кеми. Командовал 5-м воздушным флотом генерал-полковник Штумпф.

Рис. 3. Схема аэродромной сети противника и ВВС СФ на Северном театре

лее суживается, и вероятность встреч подводных лодок и авиации противника с конвоями увеличивается.

Учитывая характерные условия Северного театра, противник уделял большое внимание метеообстановке, для изучения которой на побережье в течение 1941—1942 гг. им была построена широкая сеть метеостанций, а в море на большую глубину велась систематически авиационная метеоразведка. Для этой цели имелся специальный отряд разведчиков погоды (самолеты Хе-111). Еще в октябре и ноябре 1941 г. немцы, перебросив на самолетах Ю-52 имущество на остров Шпицберген, установили там радиопеленгаторную и метеорологическую станции в интересах обеспечения своих действий против конвоев союзников. Но как только об этом стало известно английскому командованию, оно выделило отряд военных кораблей, и немецкая база на острове Шпицберген была разрушена.

До марта 1942 г. противник производил поиск путей союзных конвоев в Баренцовом море. К этому времени, как уже указывалось выше, он на севере сосредоточил значительные силы авиации. Так, на 1 марта 1942 г. на аэродромах северной Норвегии и Финляндии было установлено наличие около 500 самолетов. По видам авиация распределялась следующим образом: 195 бомбардировщиков и торпедоносцев, в том числе: 109 Ю-88, 59 Хе-111, и 27 Ю-87; 56 истребителей, из них 36 Ме-109 и 20 Ме-110; 28 разведчиков, из них: 11 Физелер-Шторх, 8 Хш-126, 5 До-17 и 4 ФВ-58; 52 гидросамолета, из них: 30 До-18, 14 Хе-115 и 8 Ар-196; 156 транспортных самолетов Ю-52.

С 15 по 30 января 1942 г. отмечалось четыре выхода миноносцев в Норвежское и Баренцово моря с задачей поиска конвоев.

Зимой 1941/42 г. в среднем в день обнаруживалось 2—4 самолета, ведущих разведку моря. В марте интенсивность воздушной разведки повысилась. В разведке морских коммуникаций отмечалось в среднем до 6—10 самолетов в день. Полеты на разведку велись одиночными самолетами и парами.

В последних числах марта 1942 г. немцами была проведена первая крупная операция против конвоев союзников. В этой операции участвовали авиация, подводные лодки и надводные корабли, ударам которых подвергся английский конвой PQ-13.

О выходе конвоя PQ-13 из Англии немцам, вероятно, стало известно от агентурной разведки. Примерно до 25 марта они сосредоточивали силы авиации, подводных лодок и надводных кораблей. На аэродромы северной Норвегии было перебазировано большое количество торпедоносной и бомбардировочной авиации. Только с аэродромов Листер и Тронхейм (южная Норвегия) на аэродромы Харштадт и Тромсэ было переброшено два отряда гидросамолетов-торпедоносцев типа Хе-115 и До-18, а на сухопутные аэродромы Бардуфосс и Банак перелетели колесные торпедоносцы и бомбардировщики.

Для руководства деятельностью авиации против союзного конвоя на аэродром Бардуфосс 28 марта прибыл командующий 5-м воздушным флотом Германии генерал-полковник Штумпф.

Метеорологическая обстановка для действий авиации была неблагоприятной. Однако воздушная разведка Норвежского и западной части Баренцова морей велась усиленно. Так, например, 23 марта в западную часть Баренцова моря вылетело 10 дальних разведчиков, 24 марта — 12 и т. д. Союзный конвой противником был обнаружен только 28 марта, после чего за его движением было установлено непрерывное наблюдение и одновременно начались атаки. Первыми в 12 ч. 40 м. обнаружили конвой в точке ш = 72°28′ д = 24°45′ 2 Ю-88. Эта пара была сменена второй, и в последующем самолеты, чередуясь, непрерывно наблюдали за конвоем до 19 ч. 30 м.

Между самолетами и наземными аэродромными станциями наблюдался усиленный радиообмен. Получаемые сведения аэродромные станции передавали на базу подводных лодок, а последняя в свою очередь передавала их в адрес подводных лодок. На основе данных воздушной разведки немецкое командование произвело развертывание подводных лодок и надводных кораблей.

В 14 ч. 20 м. 28.03 в точке ш = 72°27′ д = 25°20′ группа бомбардировщиков в составе 10 Ю-88 нанесла первый удар по конвою, в результате которого был потоплен транспорт *Рейслянд*.

В 21 ч. 30 м. в точке ш = 72°12′ д = 30°00′ был нанесен удар второй группой бомбардировщиков, в результате которого также был потоплен транспорт *Эмпайер Рейджер*.

В 21 ч. 30 м. с аэродрома Банак вылетела третья группа бомбардировщиков, которая потопила еще один транспорт. Всего в течение 28.03. 42 г. для удара по конвою в море вылетело 26 немецких бомбардировщиков.

В конце суток против конвоя противником было выслано пять эсминцев. Эсминцы действовали двумя группами. Одна группа из трех эсминцев вошла в соприкосновение с английским крейсером *Trinidad* в точке ш = 72°21′ д = 33°32′. Погода способствовала применению торпедного оружия (видимость до 3 *км*, местами туман). Головной эсминец дал торпедный залп по крейсеру, последний от него уклонился. Крейсер открыл артиллерийский огонь, в результате которого эсминец получил повреждения. Затем крейсер был атакован двумя эсминцами с дистанции 15 каб. Из выпущенных двух торпед одна попала в крейсер. Артогнем крейсера один из эсминцев был потоплен.

29 марта, несмотря на крайне неблагоприятную метеообстановку (снежные заряды, сильный ветер, малая видимость), для атаки конвоя немцы выслали группу бомбардировщиков, полет которой оказался безуспешным.

В дальнейшем самолеты Ю-88 производили поиск конвоя, но вследствие плохих метеоусловий его не обнаружили.

Видя невозможность применения авиации, немцы дополнительно выслали из Варангер-фьорда несколько подводных лодок на перерез курса конвоя.

Непрерывное наблюдение за конвоем было потеряно, и немцы, видимо, не знали его места и элементов движения. Предполагая, что конвой пойдет в район остров Кильдин—Териберка, они развернули по этому курсу несколько подводных лодок. Двум из этих лодок 30.03 удалось атаковать и потопить два транспорта.

Таким образом немцам удалось нанести конвою существенные потери.

ВВС СФ из-за плохих метеоусловий и значительной удаленности района боевых столкновений конвоя с противником действовать не могли.

С мая 1942 г. флот противника особенно активизировал свои действия на наших коммуникациях. Так, 1 мая 1942 г. легкие силы противника в 75 *км* севернее мыса Нордкап атаковали английский конвой, шедший из Кольского залива в Англию, и потопили один транспорт. В этот же день противник имел еще четыре попытки атаковать легкими силами конвой в Баренцовом море, но вследствие плохих метеоусловий успеха не имел.

Противник продолжал усиливать свою деятельность против союзных конвоев. Для этих целей он сосредоточивал на аэродромах северной Норвегии и Финляндии большое количество авиации, численность которой иногда доходила до 700 самолетов. Эта авиация в основном базировалась на аэродромах Бодэ, Бардуфосс, Тромсэ, Гаммерфест, Ба-

нак (Лаксельвен), Хебуттен — в северной Норвегии и Луостари, Маяттало (Наутси) — в северной Финляндии (рис. 3). Среднее количество самолетов, постоянно находившееся на этих аэродромах, равнялось 350—400 единицам.

В мае 1942 г. немецкие авиационные части и соединения получили пополнение. Так, в 30-ю эскадру прибыло 27 Ю-88, в 22-ю группу 10 До-17, в 906-ю группу 8 До-18 и 6 Хе-115, в 26-ю группу 19 Хе-111, в 406-ю группу 3 До-18 и 3 Хе-115.

В июне в Норвегию перебазировались 106-я и 506-я бомбардировочные эскадры и 1-я эскадра ночных истребителей.

Одновременно с увеличением численного состава авиации немцы приспосабливали под торпедоносцы бомбардировщики дальнего действия До-217, Хе-111 и ФВ-200.

Основной зоной действий авиации противника являлся район от острова Ян-Майен до Кольского залива и горла Белого моря. Бомбардировочным ударам подвергались порты Мурманск и Архангельск, а также военно-морские базы Полярное и Иоканьга. Одновременно производились удары по передовым аэродромам нашей авиации. Из характера боевой деятельности авиации противника видно, что он стремился вести борьбу по всей глубине коммуникаций, включая и сухопутное побережье Баренцова и Белого морей.

Широкая сеть аэродромов противника на севере способствовала аэродромному маневру его авиации и позволяла держать материальную часть самолетов рассредоточенно, что уменьшало уязвимость ее со стороны нашей авиации.

Боевая деятельность авиации противника продолжалась круглый год. Для этого зимой аэродромы укатывались, а весной в распутицу снег с них счищался.

Действия авиации противника на коммуникациях по конвоям союзников можно разбить на три периода.

Первый период с момента начала движения конвоев с августа 1941 г. по март 1942 г. Второй период с марта по октябрь 1942 г. Третий период с октября 1942 г. по 1945 г.

В первый период в северные порты Советского Союза от союзников прибыло 13 конвоев и вышло на запад 9 конвоев. Переход этих конвоев противодействия со стороны авиации противника почти не встречал, а потерь в транспортах от авиации совсем не было. Как уже отмечалось выше, деятельность противника в этот период ограничивалась ведением разведки авиацией, подводными лодками и надводными кораблями с целью установления пути движения союзных конвоев в Баренцовом море.

Второй период характеризуется активными действиями авиации противника по конвоям союзников как на коммуникациях, так и в портах. По времени движение конвоев в этот период совпало с наступлением немцев на юге Советского Союза в 1942 г. Обстановка для перехода конвоев была неблагоприятной. Середина периода совпала с круглосуточным полярным днем, что способствовало деятельности немецкой авиации. В это время наша страна больше чем когда-либо нуждалась в военных материалах. Союзниками направлялись к нам крупные по количеству транспортов конвои.

В этот период противник, сосредоточив большое количество бомбардировочной и торпедоносной авиации, использовал ее в качестве основной ударной силы, а подводные лодки выполняли роль сковывающей силы. Наивысшего напряжения действия противника по союзным конвоям достигли в период полярного дня 1942 г. (май—июль).

В третий период в связи с большими потерями в летном составе и материальной части и невозможностью восполнить эти потери из-за

крупных неудач на фронтах количество самолетов противника на Севере значительно сократилось. Особенно уменьшилось количество торпедоносной и бомбардировочной авиации. Поэтому немцы ограничивались действиями на ближних внутренних коммуникациях, в основном истребительной авиацией, используемой для бомбардировочных действий, а в отношении дальних коммуникаций ограничивались только разведкой. Основная задача борьбы против союзных конвоев была снова возложена на подводные лодки, но действия их без непосредственной поддержки ударной авиацией, при хорошей организации противолодочной обороны конвоя, оказались мало эффективными. Конвои в этот период следовали без существенного противодействия со стороны авиации противника.

ВВС Северного флота к этому времени выросли как количественно, так и качественно. Они начали вести решительную борьбу с перевозками противника, что в еще большей мере заставило немцев отказаться от активного воздействия авиацией на наши внешние коммуникации и перейти на защиту своих.

В действиях на внешних коммуникациях немецкое командование уделяло большое внимание разведке. Каждой операции на море, как правило, предшествовала тщательная воздушная разведка. Для выполнения разведки из состава ВВС в период активных действий было выделено до 150 самолетов, что составляло от ¼ до ⅓ всей боевой авиации противника, базировавшейся на севере. Основными типами разведчиков из морских самолетов были Хе-115, До-18, До-24 и На-138, а из сухопутных Ю-88, Хе-111, До-17 и ФВ-200. Разведкой охватывался весь Северный морской театр. На востоке освещались Белое и Карское моря и побережье Новой Земли, на север разведчики доходили до параллели 77°30′, а на запад — до Шетландских островов. Для глубокой разведки немцы использовали специальный отряд дальних разведчиков (12 Ю-88).

Разведку противник вел по принципу «щупальцев». Группы самолетов высылались одновременно с нескольких аэродромов в разных направлениях. Разведка велась как одиночными самолетами, так и парами. В ясную погоду разведчики держались на высоте 1500—2000 *м*, а при низкой облачности снижались под облака.

Обнаружив конвой в море, самолет-разведчик радировал об этом на свой аэродром, вызывая группу торпедоносцев или бомбардировщиков. Сам разведчик оставался наблюдать за конвоем, находясь вне зоны огня зенитной артиллерии кораблей, сообщая по радио о всех изменениях элементов движения его, и осуществлял наведение на него вылетевших торпедоносцев или бомбардировщиков. Им же осуществлялось наведение на конвой и подводных лодок.

Действия самолета-«наблюдателя» в значительной степени облегчали выход на цель торпедоносной и бомбардировочной авиации, что при большом удалении цели от береговой черты составляет немалую трудность, особенно в условиях Баренцова моря, где часто бывает сплошная низкая облачность. Интенсивно производимая разведка и большие средства, затрачиваемые на ее выполнение, давали возможность немецкому командованию быть осведомленным о состоянии англо-советских перевозок. На основе данных, добытых воздушной разведкой, в район конвоя выводились подводные лодки и осуществлялись операции ВВС.

В первых операциях против союзных конвоев в качестве основной ударной силы противник применял бомбардировочную авиацию, а в последующих операциях предпочтение отдавалось торпедоносцам. Они являлись основным средством нанесения наиболее мощных ударов. К тому же метеоусловия Северного морского театра больше благоприятствуют действиям торпедоносцев, нежели бомбардировщиков.

Особенно высокую активность противник проявлял, когда конвои подходили к району островов Ян-Майен и Медвежий, где прикрытие конвоев нашими и английскими истребителями осуществляться не могло. В последующем для этих целей в состав конвоев стали включаться авианосцы.

Действия немецких ВВС по конвоям характерны последовательностью ударов групп бомбардировщиков и торпедоносцев в тесном взаимодействии. Для нанесения бомбардировочных ударов по транспортам в качестве основного бомбардировщика применялись самолеты Ю-88, посылаемые без сопровождения. Против транспортов и кораблей на подходах к базам, на рейдах и в портах противник наряду с Ю-88 использовал и пикирующих бомбардировщиков Ю-87. Так как немцы несли особенно большие потери в этих типах самолетов от наших истребителей, то Ю-87 посылались в сопровождении истребителей Ме-110.

Бомбардировочные налеты на конвои производились различными группами, численность которых колебалась от 4 до 30 самолетов. Метод налетов — заход на цель с разных сторон несколькими группами с интервалом по времени между группами от 10 мин. до часу на высотах от 600 до 3000 *м*. Основной способ атаки кораблей бомбардировщиками — бомбометание с пикирования со средних высот с большими углами пикирования.

В тех случаях, когда конвой имел недостаточное количество зенитной артиллерии, применялся метод бомбардировки одиночными самолетами с одиночным сбрасыванием бомб. При противодействии наших истребителей и сильном противодействии зенитной артиллерии применялся метод серийного бомбометания.

Иногда в целях взаимного прикрытия от атак наших истребителей, а вне зоны их действий для затруднения стрельбы зенитной артиллерии кораблей, группа бомбардировщиков противника становилась в круг над кораблями, и из этого круга отдельные самолеты поочередно пикировали на корабли. После сбрасывания бомб и выхода из пикирования самолеты с потерей высоты до бреющего полета на повышенной скорости уходили на свои базы. В тех случаях, когда над целью была низкая облачность, самолеты после сбрасывания бомб старались уйти в облака.

В борьбе против англо-советских конвоев на Северном театре авиация противника широко применяла торпедное оружие. В качестве самолетов-торпедоносцев использовались сухопутные и морские самолеты, базировавшиеся на прибрежные аэродромы. Из сухопутных торпедоносцев применялись самолеты Ю-88, Хе-111 и Хе-177. Эти самолеты берут по две торпеды, которые подвешиваются на Ю-88 и Хе-177 под плоскости, на Хе-111 — под фюзеляж. Из морских самолетов противник использовал в качестве торпедоносцев поплавковые самолеты типа Хе-115 и На-138, которые берут по одной торпеде каждый. Самолеты-торпедоносцы либо действовали самостоятельно, либо совместно с бомбардировщиками.

Торпедоносцы эшелонированно по высоте подходили к цели с разных направлений с тем, чтобы заставить зенитную артиллерию кораблей рассредоточить свой огонь. Подход к цели осуществлялся на средних или малых высотах, но чаще всего на бреющем полете. Сбросив торпеды, самолеты уходили с маневром по высоте и направлению. Выход из атаки при ясной погоде обычно осуществлялся переходом на бреющий полет, при низкой облачности — уходом в облака.

Несмотря на различные тактические приемы противника и всевозможные ухищрения, фашистским летчикам не всегда удавалось атаковать хорошо защищенный конвой. Был ряд случаев, когда, сделав не-

сколько попыток атаковать конвой, торпедоносцы, встреченные заградительным огнем, отворачивали и уходили с торпедами на свои базы.

Второго июля 1942 г. имел место случай, когда к конвою на высоте 5—10 *м* подошла пятерка торпедоносцев типа Хе-115. Эта группа наводилась самолетом-разведчиком. Торпедоносцы выстроились в кильватер и в этом строю ходили на бреющем полете вокруг конвоя. Произведя несколько неудачных попыток атаковать конвой, они проходили около часа и затем разбились на две группы в три и два самолета. После этого попытались одновременно атаковать конвой с двух сторон, но и эта попытка была отбита организованным огнем зенитной артиллерии. Корабли эскорта и транспорты создали непроходимую огневую завесу. Ведущий торпедоносец решил прорваться через эту завесу, но тут же был сбит. Остальные самолеты отвернули и еще некоторое время продолжали ходить вокруг конвоя вне зоны огня зенитной артиллерии, а затем ушли, так и не сбросив торпед.

Об активности действий немецкой авиации можно судить по атакам конвоя PQ-17 в течение одного дня.

Конвой PQ-17 4 июля 1942 г. находился севернее острова Медвежий. Утром он был атакован группой торпедоносцев. Затем наступивший густой туман не позволил авиации противника продолжать атаки. Однако в середине дня туман рассеялся. Стояла низкая облачность, нижняя кромка ее поднималась над морем на 50—100 *м*; это благоприятствовало действиям торпедоносной авиации противника. В 16 ч. 10 м. вблизи конвоя появился самолет, который ходил на небольшой высоте, маскируясь кромкой облаков и держась в стороне от конвоя. Через 35 мин. после появления разведчика пришла восьмерка Хе-115 с торпедами. Самолеты в момент выхода разведчика на цель, видимо, уже находились в море, так как расстояние от ближайшего к конвою аэродрома равнялось, примерно, 650 *км*. Торпедоносцы подошли к конвою на бреющем полете в строю клина. Они сделали несколько попыток атаковать транспорты, но, встреченные интенсивным заградительным огнем зенитной артиллерии, каждый раз вынуждены были отходить. Самолеты проходили вокруг конвоя больше часа. В 18 ч. 25 м. появилась новая группа торпедоносцев в составе 6 Хе-111. Эта группа к конвою подошла с кормы, строем левого пеленга, на высоте 60—80 *м*. Самолеты с хода пошли в атаку. Ведущий сам не атаковал, а, отвернув вправо, наблюдал за действиями ведомых. Последние, несмотря на интенсивную стрельбу зенитной артиллерии кораблей эскорта, прорвались через огневую завесу и последовательно, один за другим, стали атаковать транспорты. После сбрасывания торпед все самолеты, за исключением одного, стремились выйти из атаки уходом в облака, но были сбиты, не достигнув их кромки; только одному самолету удалось уйти на бреющем полете. Ведущий торпедоносцев, наблюдавший за их атаками, прошел вокруг конвоя и скрылся в облаках. Первая группа торпедоносцев (8 Хе-115) после ряда попыток атаковать конвой и гибели торпедоносцев второго эшелона ушла, не сбросив торпед. В это же время в районе конвоя наблюдались еще несколько групп торпедоносцев и бомбардировщиков типа Хе-111 или типа Хе-177. Они сбрасывали торпеды с больших дистанций, и атаки их были безуспешными.

В результате атак торпедоносцами было потоплено три транспорта, в том числе один советский теплоход *Азербайджан*.

Массированные и непрерывные действия авиации противника по конвоям союзников, говорят о его стремлении во что бы то ни стало сорвать англо-советские перевозки, не считаясь с потерями. Так, например, 27 мая 1942 г. по конвою PQ-16, когда он подходил к норвежскому побережью, в течение 13 час. было произведено с аэродрома Банак 16 налетов, в которых участвовало более 120 самолетов.

В результате атаки бомбардировщиков и торпедоносцев было потоплено четыре транспорта и одно судно ПВО и повреждено четыре транспорта. Потери противника при этом составили около 40 самолетов.

Наиболее показательным примером высокой активности авиации противника в действиях по конвоям союзников следует считать ее действия по конвою PQ-18. Этот конвой был обнаружен самолетами-разведчиками на второй день после выхода его из портов Исландии. Наблюдение за ним велось в течение всего перехода. Начиная с утра 13 сентября 1942 г. и вплоть до прихода в Архангельск, конвой почти ежедневно подвергался налетам авиации противника. В отдельные дни воздушные атаки, в которых участвовали бомбардировщики и торпедоносцы, следовали одна за другой. Атаку обычно начинали бомбардировщики с пикирования или с горизонтального полета, вслед за ними удар наносили низкие торпедоносцы. Группы торпедоносцев были от 5 до 40 самолетов. Действия авиации противника по конвою 13 сентября проходили в следующей последовательности.

В 10 ч. 20 м. впереди по курсу конвоя были обнаружены самолеты противника типа На-138, производившие постановку мин. Для барража над конвоем с авианосца взлетело четыре истребителя. Конвой обошел минное поле изменением курса на 40°, а затем снова взял основной курс следования.

В 13 ч. 25 м. конвой подвергся атаке 22 бомбардировщиков, которые безрезультатно бомбили транспорты из-за облаков. Для отражения налетов с авианосца поднималось несколько истребителей, но они действовали пассивно и не сбили ни одного самолета противника.

В 15 ч. 27 м. конвой опять подвергся атаке пяти низких торпедоносцев, а через 3 мин. за ним последовал налет второй группы низких торпедоносцев. Торпедоносцы шли с носовых курсовых углов правого борта тремя эшелонами. Вслед за торпедоносцами конвой снова был атакован бомбардировщиками типа Ю-88. Атака всех групп длилась около 30 мин.; в результате атаки торпедоносцами было потоплено восемь транспортов, в том числе один советский пароход *Сухона*.

С прибытием конвоя в порты Архангельск и Молотовск налетам бомбардировочной авиации подверглись транспорты, стоявшие на рейде. Одновременно самолеты действовали по порту и городу Архангельск. Для этих целей основная масса бомбардировочной авиации противника была перебазирована с аэродромов северной и северо-западной Норвегии в северную Финляндию.

Из этого примера видно, что противник не оставлял в покое транспорты и после прибытия их в порт назначения. Днем бомбардировщики производили атаки группами в 6—12 самолетов, а ночью действовали одиночно. В зоне досягаемости истребителей они прикрывали бомбардировщики в дневное время. Ночью самолеты делали по нескольку заходов, сбрасывая бомбы одиночно. Эффективность ночного бомбометания была низкой.

Наиболее интенсивным бомбардировкам подверглись порт и город Мурманск, особенно в ноябре и декабре 1942 г.

Описываемые действия авиации противника относятся ко второму периоду, когда она имела значительное количественное превосходство над авиацией Северного флота.

Вследствие больших потерь, понесенных авиацией противника во время ударов по конвоям в течение лета и осени 1942 г., которые составили около 200 самолетов и примерно около 300 человек летного состава, а также невозможности восполнить эти потери, действия немецкой авиации по конвоям в море в октябре значительно ослабли, а с ноября почти совсем прекратились. Ослаблению действий авиации противника к концу 1942 г. способствовало увеличение темного времени суток, а

также усиление средств ПВО конвоев. В состав конвоев стали включаться авианосцы, увеличилось применение на транспортах аэростатов заграждения.

ВВС СФ, начиная с октября 1942 г., перешли к более решительным действиям на морских сообщениях противника в Баренцовом море и к действиям по его базам и аэродромам, что также не могло не сказаться на действиях авиации противника против союзных конвоев, так как противник вынужден был часть сил выделять для защиты своих объектов.

Потери кадров летного состава немецкой авиации и активные действия авиации Северного флота по прикрытию конвоев привели к изменению тактики немецкой авиации при налетах на корабли. Так, например, если в 1942 г. торпедоносцы, смело пробивая огневую завесу зенитной артиллерии кораблей эскорта, врезались в расположение транспортов и, не считаясь с опасностью и потерями, производили торпедометание, то в последующем при атаках торпеды сбрасывались с больших дистанций, а часто и вовсе не сбрасывались. Бомбардировщики стали наносить удары с больших высот и чаще с горизонтального полета, в то время как раньше они бомбили только с пикирования. Такие действия были мало эффективными, в большинстве случаев безрезультатными и конвоям почти никакого ущерба не приносили.

В конце 1942 г. в связи с активными действиями наших войск на Ленинградском фронте, а также на юге, противник значительную часть своей бомбардировочной авиации вынужден был снять и перебазировать с Северного на другие театры. К тому же противник понес большие потери от действий нашей бомбардировочной авиации по аэродромам и от зенитной артиллерии при налетах на Мурманск. Все это привело к тому, что общее количество авиации противника на театре сильно сократилось. Если на 1 сентября 1942 г. на аэродромах северной Норвегии и Финляндии находилось 564 боевых самолета и 50 транспортных, то на 1 января 1943 г. их было всего только 210—230, т. е. сокращение произошло больше чем наполовину.

Большое численное сокращение авиации противника привело к резкому снижению ее боевой деятельности. Так, например, за 3-й квартал 1942 г. авиацией противника было произведено 5380 самолето-вылетов, а в 4-м квартале только 1525. Непосредственного воздействия авиацией по конвоям союзников на переходе (исключая разведку), начиная с конца 1942 г., противник не предпринимал. По транспортам на рейде в Кольском заливе и в порту Мурманск производились отдельные налеты группами истребительной авиации как в 1943 г. так и в 1944 г., но эти действия были мало эффективными. Рассмотрим пример таких действий авиации противника в начале 1944 г.

Командир 9-го отряда 3-й авиагруппы 5-й истребительной эскадры лейтенант Рост, сбитый нашей авиацией и взятый в плен при налете истребителей противника на транспорты в Кольском заливе, показал, как происходила подготовка к вылету и как осуществлялся налет. Его показания приводятся ниже.

Очередной конвой союзников вышел из портов Исландии 20 февраля 1944 г., а 28 февраля он прибыл в Кольский залив. В период 26—28 февраля немцы вели усиленную разведку Баренцова моря в полосе меридианов от 17° 00′ до 42° 00′ и на север до параллели острова Медвежий. В разведке ежедневно отмечалось до 10—12 самолетов типа Ю-88, Хе-111 и Хе-115. Или немцам не удалось обнаружить конвой или они не смогли организовать по нему атак, но он ударам авиации на переходе не подвергался.

В 12 ч. 10 м. 29 февраля командир 3-й авиагруппы 5-й истребительной эскадры капитан Эрлер отдал приказание командирам 8-го и 9-го

Р 32334
БИБЛИОТЕКА
Военно-Морской

отрядов, базировавшихся на аэродроме Луостари, о подготовке к вылету для бомбардирования транспортов на рейде в порту Мурманск. В приказании указывалось, что 9-й отряд производит бомбардировку, а 8-й отряд осуществляет прикрытие его. Бомбовая зарядка состояла из бомб калибром порядка 250 *кг* по одной на самолет. Для вылета было подготовлено семнадцать Ме-109-Г-2.

В 15 час. был дан сигнал вылета. После вылета группа собралась над аэродромом на высоте 2000 *м*. Ведущий был сам командир 3-й группы капитан Эрлер. Маршрут полета от Луостари проходил через Зимнюю Мотовку, Юркино, Мурмаши на Мурманск. Боевой порядок был следующим. Впереди капитан Эрлер со своим напарником, слева 8-й отряд, а справа 9-й. Группа шла в строю клина, все самолеты держались на одной высоте.

Ввиду неблагоприятных метеоусловий командир авиагруппы отдал приказание выбирать цели и бомбить индивидуально.

Командир 9-го отряда лейтенант Рост в качестве основной цели выбирал транспорты и портовые сооружения Мурманска.

Момент взлета самолетов противника был известен командованию ВВС СФ на основании радиоперехвата и данных станций обнаружения. Все истребители 6-го ИАД были переведены в готовность № 1. Когда от постов ВНОС было получено сообщение о группе самолетов противника, подходившей к линии фронта, в воздух было поднято 18 истребителей, которые встретили самолеты противника и вынудили их сбросить бомбы в сопки. В воздушном бою было сбито 4 Ме-109, в том числе самолет командира 9-го отряда лейтенанта Рост, который был взят в плен.

Наряду с действиями торпедоносцев и бомбардировщиков против конвоев союзников противник производил постановку мин на коммуникациях у входа в Кольский залив и в горле Белого моря.

Так, например, в начале октября 1942 г. противник произвел минные постановки в проливах Маточкин Шар, Югорский Шар и у мыса Канин Нос.

Минные постановки выполнялись как подводными лодками, так и самолетами.

Постановка мин авиацией производилась одиночными самолетами или небольшими группами в 2—6 самолетов без истребителей сопровождения. Для этой цели немцы использовали самолет Хе-115, а также самолеты Ю-88 и Хе-111, каждый из которых берет по две мины. Мины ставились банками (от 2 до 5 штук каждая). Наряду с постановкой якорных мин применялись дрейфующие и плавающие мины, различные по методу действия: магнитные, фотомагнитные, акустические и комбинированные. Минные постановки производились преимущественно ночью или в плохую погоду. Наиболее активно миноносная авиация противника действовала с начала войны по 1943 г. В дальнейшем минные постановки применялись значительно реже.

ВЫВОДЫ

1. На Северном театре противник вел активную боевую деятельность подводными лодками и авиацией по борьбе на внешних морских коммуникациях, связывающих Англию и СССР. Наиболее эффективные его операции относятся к периоду март—сентябрь 1942 г. В последующий период деятельность противника сводилась к обеспечению своих морских перевозок и охране побережья. На внешних коммуникациях он свои действия ограничил подводными лодками, а авиацией вел разведку и наносил отдельные удары по транспортам в порту Мурманск. Но активные действия подводных лодок без поддержки

авиации при сильной защите конвоев средствами ПЛО оказались малоэффективными.

2. В операциях на внешних коммуникациях противник уделял исключительное внимание разведке. Основными средствами разведки у него являлись авиация и подводные лодки. Авиацией велась систематическая разведка моря в благоприятных метеоусловиях, а подводными лодками разведка велась в любых условиях. При разведке особое внимание противник уделял наблюдению за отправными пунктами коммуникаций. После обнаружения конвоя он вел за ним неослабное наблюдение: самолеты-разведчики буквально «висели» над конвоем, а подводные лодки по мере продвижения его неотступно следовали за ним.

Для разведки или доразведки противник привлекал и надводные корабли, но эта задача выполнялась ими параллельно с решением основной задачи — нанесением ударов по конвоям. Таким образом непрерывностью разведки на море противник стремился обеспечить координированные действия основных боевых средств: надводных кораблей, подводных лодок и авиации.

3. Операции противника осуществлялись при тесном взаимодействии авиации с подводными лодками. Этому значительно способствовало выгодное расположение аэродромной сети противника на норвежском побережье.

Взаимодействие авиации с подводными лодками осуществлялось в нескольких видах. При разведке оно сводилось к наведению подводных лодок на конвои по радио через береговые радиостанции, а при нанесении ударов самолеты непосредственно наводили подводные лодки на корабли. И, наконец, самой сложной формой взаимодействия являлись совместные удары авиации и подводных лодок по кораблям.

4. В разные периоды в качестве основной ударной силы по конвоям противник использовал различные боевые средства. Так, в первых операциях (январь—март 1942 г.), когда у него на Севере было недостаточно бомбардировочной и торпедоносной авиации, в качестве основной ударной силы использовались подводные лодки. С весны 1942 г., после сосредоточения большого количества бомбардировщиков и торпедоносцев, основную роль стала выполнять авиация.

С ноября 1942 г. в связи с изменением оперативной обстановки на театре (активизация действий ВВС СФ, большие потери противника, неудачи его на других фронтах и т. д.) основная задача борьбы против союзных конвоев была снова возложена на подводные лодки.

5. В операциях против конвоев немцы придерживались тактики длительного воздействия, стремились достигнуть наибольших результатов. Как правило, подготовку к операциям они производили после получения данных от агентурной разведки, а развертывание сил происходило после получения радиоинформации от авиации или подводных лодок. Как только конвои входили в зону действий ударной авиации, начинались массированные налеты торпедоносцев и бомбардировщиков. Одновременные налеты 70 и более самолетов на корабли не являлись одиночными случаями. Удары с воздуха сменялись атаками подводных лодок и надводных кораблей. Часто конвои подвергались совместным комбинированным действиям авиации, подводных лодок, а иногда и надводных кораблей.

Конвою приходилось пересекать районы, где на позициях находилось от 10 до 15 подводных лодок.

Таковы общие условия, в которых происходило движение союзно-советских конвоев по внешним коммуникациям Крайнего Севера.

ДЕЙСТВИЯ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ СЕВЕРНОГО ФЛОТА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ МОРСКИХ КОММУНИКАЦИЙ

Обеспечение безопасности перехода каждого конвоя для ВВС СФ являлось крупной боевой операцией. Для проведения таких операций привлекались все виды авиации. Однако выделяемый состав сил и средств был неодинаков и в каждой конкретной операции зависел от обстановки на театре, но принципиальная схема действий оставалась типовой для всех операций или большинства из них (рис. 4).

Типовой план ВВС СФ на операцию обычно сводился к следующему:

а) ведение ледовой разведки за 6—8 дней до прихода конвоя в наши порты;

б) разведка морских коммуникаций противника и портов до Тромсэ включительно;

в) разведка аэродромной сети противника;

г) предварительный поиск подводных лодок противника по предполагаемому курсу конвоя за трое суток до входа его в Кольский залив или выхода из него;

д) противолодочная оборона конвоя непрерывно, начиная от меридиана 20°00′ и до прихода транспортов в порты назначения;

е) противовоздушная оборона конвоя истребительной авиацией методом непосредственного патрулирования над ним группами по 6—12 самолетов.

В этот период торпедоносная, бомбардировочная и штурмовая авиация, а частично и истребители, действовали по коммуникациям и аэродромам противника. Для наращивания сил по прикрытию конвоев на аэродромах в повышенной готовности находились группы истребителей.

При выходе очередного конвоя из английских портов решением Военного совета Северного флота перед военно-воздушными силами ставилась задача по обеспечению безопасности перехода его. Для выполнения этой задачи штабом ВВС СФ разрабатывался план операции и все необходимые боевые документы.

Основными документами на операцию являлись: боевой приказ, плановая таблица боевых действий по этапам, указания по прикрытию конвоя, схема прикрытия и графики патрулирования истребительных подразделений и частей над конвоем.

Штабы дивизий и полков на основании плана штаба ВВС СФ разрабатывали свои боевые документы. Операция начинала осуществляться задолго до вхождения конвоя в зону действий ВВС СФ.

Разведывательная авиация вела систематическое наблюдение за местонахождением надводных кораблей противника, которые могли быть им привлечены для действий против конвоев. Так же велась систематическая разведка аэродромной сети противника и в первую очередь тех аэродромов, с которых противник мог действовать на коммуникациях. Для разведки привлекались самолеты ПЕ-2, ПЕ-3, «Спитфайр», «Бостон», а в первый период войны даже устаревшие типы самолетов.

Самолетами ГСТ и МБР-2 производился непрерывный поиск и уничтожение подводных лодок противника и мин. Иногда для поиска подводных лодок привлекались самолеты ПЕ-3.

В 1942 г. с момента выхода конвоев из пунктов отправления, необходимо было усиливать борьбу с авиацией противника, так как в этот период она являлась их главным врагом. Поэтому ВВС СФ переходил к систематическим налетам на аэродромы противника в целях подавления его авиации. По ближайшим к линии фронта аэродромам действовали все виды авиации, по отдаленным—дальнебомбардировочная авиация Северного флота и придаваемые ВВС СФ части авиации дальнего действия. Бомбоудары преимущественно наносились ночью по аэродро-

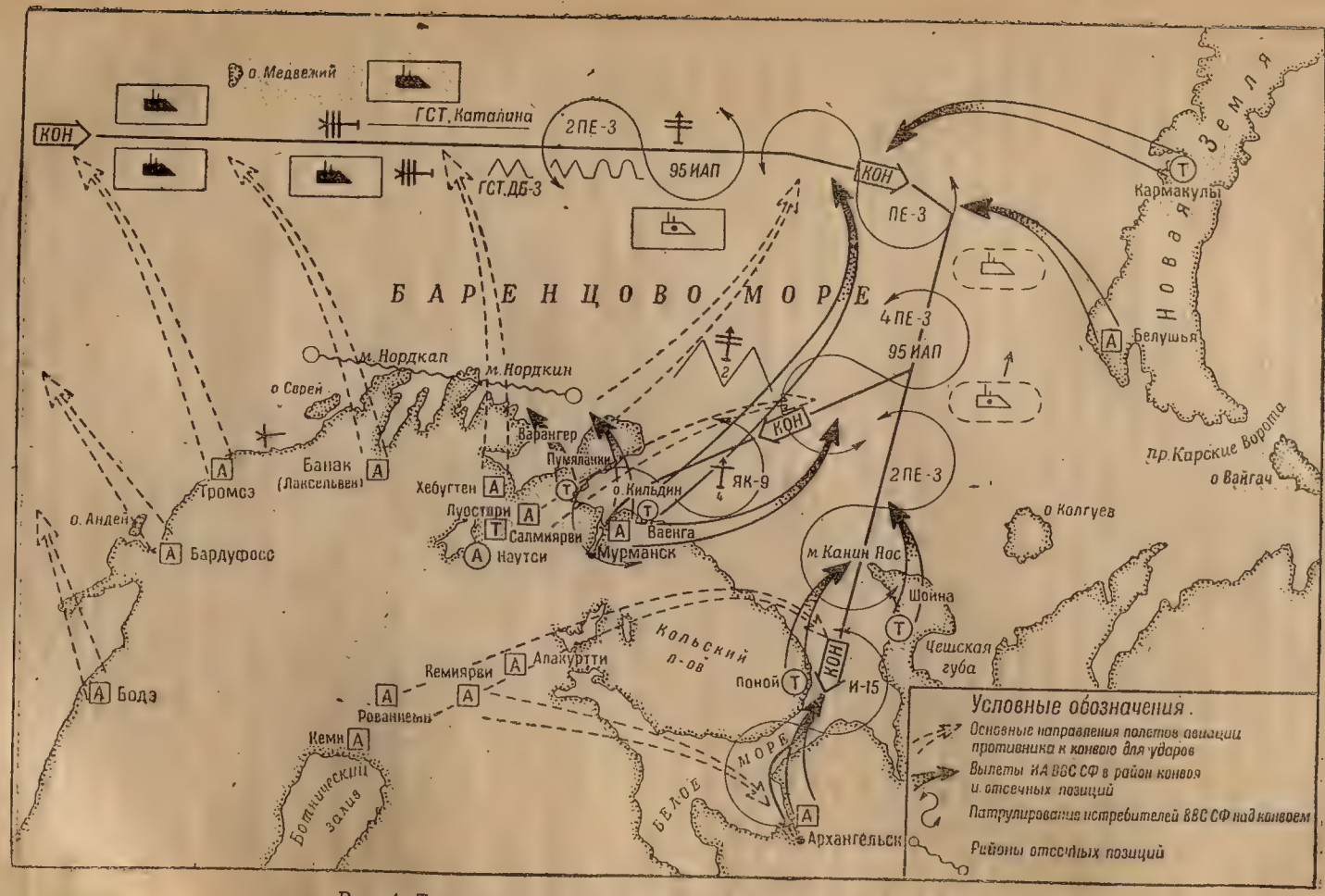


Рис. 4. Типовая схема прикрытия конвоя союзников с воздуха

мам Банак (Лаксельвен), Тромсэ, Гаммерфест, на которых базировалась торпедоносная и бомбардировочная авиация противника, используемая им для ударов по конвоям.

Для борьбы с истребительной авиацией противника, базировавшейся на передовых аэродромах Луостари и Хебугтен, производились штурмовые налеты. В первый период войны, когда в составе ВВС СФ не было штурмовиков, для этой цели использовались истребители «Харрикейн» и «Киттихаук».

Торпедноносная и бомбардировочная авиация Северного флота наносила удары по кораблям противника, так как немецкое командование зачастую приурочивало проводку своих конвоев к моменту перехода союзных конвоев в наши порты. Немцы, очевидно, считали, что поскольку ВВС СФ заняты обеспечением перехода конвоев союзников, то они не в состоянии одновременно активно действовать по их транспортам и кораблям. Однако расчеты немцев не оправдались.

С момента вхождения конвоя в зону действий торпедоносной и бомбардировочной авиации противника вдоль норвежского побережья на вероятные направления полета его авиации к конвою командованием ВВС СФ высылались истребители дальнего действия (ПЕ-3) на так называемые «отсечные позиции» с задачей препятствовать и не допускать бомбардировщиков и торпедоносцев противника к конвою.

Для разведки конвоя и установления связи с ним первыми начинали производить вылеты самолеты ГСТ и «Каталина» (гидросамолеты). На них же возлагалась разведка кромки льда и ледовой обстановки в Баренцовом море. Вылеты этих самолетов обычно производились, когда еще конвой находился на удалении свыше 400 миль от аэродромов базирования ВВС СФ.

При вхождении конвоя в трехсотмильную зону разведка его и наблюдения за ним осуществлялись самолетами ДБ-3. В двухсотмильной зоне прикрытие конвоя осуществлялось истребителями дальнего действия — самолетами ПЕ-3 — путем непрерывного барража над ним.

Когда конвой подходил к меридиану Кольского залива, начинала осуществляться противолодочная оборона его самолетами МБР-2. Если конвой следовал в Архангельск, то от горла Белого моря он прикрывался авиацией Беломорской флотилии с Архангельского аэроузла.

При вхождении конвоя в зону действий одноместных истребителей (80—100 миль) прикрытие его осуществлялось непрерывным патрулированием истребителей в воздухе вплоть до прихода транспортов в порты назначения.

Во время стоянки транспортов у причалов в портах и на рейде прикрытие их осуществлялось в зависимости от обстановки или патрулированием истребителей в воздухе или методом дежурства их на аэродромах.

ВЕДЕНИЕ ВОЗДУШНОЙ РАЗВЕДКИ ПРИ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПЕРЕХОДА КОНВОЕВ

Роль и значение воздушной разведки как средства боевого обеспечения перехода конвоев союзников были огромны. Без нее операции ВВС СФ по обеспечению конвоев союзников были бы немыслимы.

Основными задачами воздушной разведки ВВС СФ в период прохождения конвоев являлись:

а) вскрытие местонахождения эскадры надводных кораблей противника, а также непрерывное наблюдение за ней с воздуха;

б) вскрытие численности и базирования авиации противника в первую очередь на аэродромах, с которых возможны вылеты ее для действий на коммуникациях;

в) установление границы кромки льда в целях обеспечения конвоям выбора наивыгоднейшего маршрута;

г) поиск конвоев, наблюдение за ними и наведение своей авиации;

д) противолодочная оборона конвоев с воздуха.

Нахождение эскадры противника во главе с линкором *Tirpitz* в водах северной Норвегии постоянно угрожало безопасности перехода конвоев союзников. Поэтому ВВС СФ вели систематическую воздушную разведку и наблюдение за кораблями эскадры с целью иметь о них постоянно точные данные. Результаты разведки использовались нашим командованием и своевременно сообщались командованию союзников.

Разведка военно-морских баз противника и находящихся в них кораблей в пределах Баренцова и частично Норвежского морей в начальный период войны выполнялась самолетами ДБ-3 (расстояние по прямой от основного аэродрома ВВС СФ Ваенга до места базирования кораблей эскадры равнялось 560 *км*). С момента получения от англичан самолетов-разведчиков «Спитфайр» разведка военно-морских баз противника была возложена на них. В дальнейшем для этих же целей использовались самолеты «Бостон».

Наблюдение за кораблями эскадры велось даже в плохую погоду.

По данным воздушной разведки производилось наведение подводных лодок Северного флота, находившихся на позициях, на корабли противника.

Ведя авиаразведку военно-морских баз противника, командование ВВС СФ взаимодействовало с английским командованием. Производился регулярный обмен разведывательными данными и фотоснимками. Разведка велась одновременно с наших и английских авиабаз. Во избежание встреч в районе цели советских и английских самолетов полеты на разведку производились поочередно, через день.

В интересах взаимодействия с английскими ВВС и обеспечения им внезапности в операции против немецкого линкора *Tirpitz* полеты на разведку советских самолетов сопровождались периодическими бомбоударами по кораблям эскадры в Альтен-фьорде. Эти удары являлись отвлекающими, или демонстративными, так как основные удары по линкору наносились английской авиацией. Этих ударов было несколько. Некоторые из них были успешными. Так 1 апреля 1944 г. самолетами, действовавшими с авианосцев, линкору были нанесены значительные повреждения, а в ноябре 1944 г. *Tirpitz* был потоплен.

Разведка аэродромов противника с целью определения численности и базирования его авиации являлась одним из важнейших элементов оперативной разведки на театре Северного флота в интересах обеспечения безопасности перехода конвоев союзников. На основании данных воздушной разведки ВВС СФ производили операции по уничтожению самолетов противника на его аэродромах.

Расстояние от передовых аэродромов ВВС СФ до основных аэродромов противника равняется: до Луостари — 105 *км*, до Хебугтена — 160 *км*, до Банак (Лаксельвен) — 355 *км*, до Альтен — 550 *км*, до Тромсэ — 573 *км*, до Бардуфосса — 590 *км*.

Все эти аэродромы прикрывались мощной системой ПВО.

До мая 1942 г. ВВС СФ, имея на вооружении сравнительно устаревшие типы самолетов-разведчиков, не могли производить разведку на большую глубину. Из перечисленных аэродромов воздушной разведкой хорошо освещались только ближние аэродромы Луостари и Хебугтен. С получением на вооружение современных типов самолетов, как ПЕ-3, «Бостон» и «Спитфайр», разведка аэродромов противника стала вестись на всю глубину театра. Планами разведки штаба ВВС СФ предусматривалось периодическое одновременное (в течение одного дня) наблюдение

всех основных аэродромов противника. Это давало возможность сделать наиболее верное заключение о количестве и составе его авиации.

Основным методом разведки аэродромов являлась разведка одиночными самолетами, производившими подход к объекту на большой высоте (6000—7000 *м*) на максимальной скорости с расчетом на достижение внезапности.

Угроза безопасности перехода конвоев союзников Баренцовым морем вызывала необходимость прокладывать маршруты их в высоких широтах, вблизи кромки льда. Этим достигалось наибольшее удаление конвоев от берегов противника. Кроме того, действия подводных лодок противника в этих районах затруднены из-за наличия битого льда. Ледовый режим Баренцова моря непостоянен и достаточно не изучен, поэтому необходимо было вести разведку кромки льда не только в разное время года, но и перед каждой операцией по проводке конвоя.

Сложность ведения ледовой разведки в Баренцовом море заключается в том, что для этих целей необходим продолжительный полет (10—15 час.), за время которого метеорологическая обстановка может резко измениться, а получить прогноз погоды на полет не было возможности.

Как правило, задача выполнения ледовой разведки осуществлялась успешно, в основном давались точные сведения о расположении кромки льда, которые использовались для проводки конвоев.

Очень важным моментом в операциях по обеспечению конвоев был сам поиск конвоя. Хотя всегда были известны даты и время выхода очередного конвоя в наши порты, но это не являлось основанием для того, чтобы командование ВВС СФ могло знать, где в каждый данный момент конвой мог находиться. Командиры конвоев никогда не сообщали своих мест по радио, даже и в том случае, когда они уже обнаруживались противником. Отправными данными для вылета на поиск конвоя являлось его расчетное место, определяемое по времени выхода, предполагаемому маршруту и скорости движения. Эти данные сообщались английским адмиралтейством. Вследствие различных причин конвои не всегда выдерживали маршруты и скорость движения, что создавало известные трудности в поиске их самолетами. Плохие метеоусловия полета, которые так часты на Баренцовом море, создавали дополнительные трудности. На значительном удалении от побережья выход самолета в расчетную точку являлся делом далеко не легким.

Обычно большинство конвоев обнаруживалось на подходе к меридиану 30°00′. Бывали случаи обнаружения конвоев, когда они уже проходили этот меридиан и поворачивали на курс к югу.

УДАРЫ И ОПЕРАЦИИ ПО АЭРОДРОМАМ ПРОТИВНИКА В ИНТЕРЕСАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕХОДА КОНВОЕВ

Как показал опыт, нельзя было проводить успешных операций по прикрытию конвоев без активных действий по уничтожению авиации противника как на аэродромах, так и в воздухе.

В разные периоды войны в зависимости от количества и состава авиации Северного флота, от действий авиации противника, системы его ПВО и т. д. способы действий ВВС СФ по уничтожению авиации противника на аэродромах менялись, но цель их оставалась неизменной. Командование ВВС СФ стремилось добиться превосходства в воздухе с тем, чтобы создать наилучшие условия для обеспечения безопасности перехода конвоев союзников. При этом необходимо было в первую очередь подавить бомбардировочную и торпедоносную авиацию противника — его основную ударную силу, действовавшую против конвоев.

Бомбоудары по аэродромам противника производились систематически

чески, но перед выходом очередного конвоя на коммуникации и в период стоянки их в портах эти удары усиливались. До августа 1943 г. дневные полеты производились преимущественно небольшими группами (6—9 самолетов), а ночью, как правило, одиночными самолетами одновременно по нескольким аэродромам. Начиная с августа 1943 г., борьба с авиацией противника на аэродромах проводилась в форме крупных операций, в каждой из которых одновременно участвовало до ста и более самолетов.

Особенно интенсивным налетам подвергались аэродромы Луостари, Хебуттен и Банак (Лаксельвен), вследствие чего противник иногда вынужден был временно покидать некоторые из них.

Иногда для временного вывода из действий авиации противника по конвою применялась бомбардировка летных полей его аэродромов. Особенно это применялось в период распутицы, когда летные поля представляли собой небольшие полосы, а остальная часть аэродромов не могла быть использована из-за завала снегом и непригодности покрова. Такая нейтрализация аэродромов противника являлась реальным мероприятием и применялась тогда, когда конвой находился в особо невыгодных условиях в смысле возможности атак его бомбардировочной и торпедоносной авиацией противника.

По дальним аэродромам действовали самолеты ИЛ-4 и ПЕ-3, по ближним ПЕ-2 и истребители в варианте бомбардировщиков, а ночью все типы самолетов, включая СБ, Р-5, МБР-2 и ПО-2.

Вылеты бомбардировщиков для ударов по дальним аэродромам производились без сопровождения истребителями. Последние привлекались лишь для вывода бомбардировщиков в море на 60—70 *км* и встречи их после выполнения задания. Удары по ближним аэродромам производились под непосредственным прикрытием бомбардировщиков истребителями. Отношение истребителей к бомбардировщикам, как 2 : 1. Кроме того, при возвращении бомбардировщики проходили рубежи отсечения, на которых их встречали 10—15 истребителей с задачей отсечения самолетов противника.

Об эффективности действий бомбардировочной авиации по аэродромам противника можно судить по такому факту. За несколько налетов в сентябре 1942 г. только на аэродроме Банак (Лаксельвен) было уничтожено до 60 самолетов противника, произведены большие разрушения аэродромных построек и сооружений, убито свыше ста солдат и офицеров. Этому способствовало то обстоятельство, что противник сосредоточил на данном аэродроме около 150 самолетов для действий по союзному конвою PQ-18. Самолеты находились вне укрытий и в скученном состоянии.

Большинство бомбоударов по аэродромам организовывалось целеустремленно и проходило успешно, с незначительными потерями. Иногда удары были настолько эффективными, что они срывали некоторые операции немецкого командования. Показательными в этом отношении являются действия ВВС СФ и приданных им частей авиации дальнего действия в сентябре 1942 г.

В порт Архангельск 20 сентября 1942 г. прибыл союзный конвой. Некоторая часть транспортов находилась под разгрузкой, а большая часть их стояла на рейде. Для действий по этим транспортам немецкое командование перебазировало почти всю свою бомбардировочную авиацию дальнего действия с аэродромов северо-западной и северной Норвегии и северной Финляндии на аэродромы средней Финляндии: Алакуртти, Рованиеми, Кемиярви и Кеми. Командование ВВС СФ своевременно разведкой было информировано об этом. К исходу дня 21 сентября было получено донесение от самолета-разведчика о наличии на аэродроме

Алакуртти свыше 50 самолетов Ю-88. Было очевидно, что противник готовился нанести ночной удар по транспортам в порту Архангельск. Командующий ВВС СФ решил предотвратить этот налет. Первый удар по аэродрому Алакуртти был нанесен восьмеркой ДБ-3 в сумерки. Момент удара был определен правильно. Самолеты противника уже выруливали на старт для взлета. После первого удара на аэродроме возникло свыше десяти пожаров, были замечены взрывы нескольких самолетов. Последующие удары наносились одиночными бомбардировщиками. Всего по Алакуртти было произведено 23 самолето-вылета. Одновременно с этим начались налеты и на другие аэродромы.

Точно не удалось установить, сколько в течение всей ночи было уничтожено самолетов противника, но судить об эффективности действий бомбардировщиков можно по тому, что, несмотря на благоприятные метеоусловия, противник не предпринял налета на Архангельск в течение пяти суток.

Вследствие частых ударов по аэродрому Луостари немцы осенью 1942 г. временно вынуждены были прекратить с него работу, посадив авиацию на оперативные аэродромы Салмиярви и Наутси.

Как уже указывалось выше, к проведению крупных операций в плановом порядке по аэродромам противника ВВС СФ перешли, начиная с августа 1943 г. Это объясняется тем, что с этого момента в составе ВВС СФ начали действовать штурмовики ИЛ-2, которые поступили на Северный театр за месяц до этого. Они-то и явились основной ударной силой при действиях по аэродромам. В результате боевые действия по аэродромам стали более эффективными, а потери своих самолетов значительно сократились.

В августе 1943 г. ВВС СФ провели первую крупную операцию по уничтожению самолетов противника на аэродромах Луостари и Свартнес. Операция прошла успешно. Перед операцией на этих аэродромах находилось до 60 самолетов. В результате операции 12 самолетов были уничтожены на аэродромах и 17 сбиты в воздушном бою. В дальнейшем таких операций было проведено несколько.

В результате активной борьбы с авиацией противника путем уничтожения его самолетов на аэродромах значительно облегчалась задача обеспечения безопасности перехода конвоев союзников. Кроме того, этим облегчались наши действия на коммуникациях противника.

ДЕЙСТВИЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ДАЛЬНЕГО ДЕЙСТВИЯ НА ОТСЕЧНЫХ ПОЗИЦИЯХ

В условиях насыщенности воздуха полетами самолетов противника в районе конвоев, особенно когда они проходили последнюю часть маршрута при следовании в наши порты (примерно начиная от меридиана 20°00′, вылеты наших самолетов-истребителей для встречи с бомбардировщиками и торпедоносцами противника играли важную роль. Поэтому наряду с ведением разведки и действиями нашей авиации по аэродромам противника истребители дальнего действия (самолеты ПЕ-3) вылетали на вероятные направления полетов его авиации в сторону конвоев с аэродромов Бардуфосс, Банак и Хебугтен. Такими позициями патрулирования наших истребителей являлись районы Норвежского побережья от полуострова Варангер на запад вдоль полуострова Парсангер, севернее мысов Нордкап и Нордкин (рис. 4).

Полеты истребителей ПЕ-3, как правило, приводили к встрече с самолетами противника, в которых последние не всегда сбивались нашими летчиками, но основная задача заключалась не в этом, а в том, чтобы не допустить самолеты противника в район движения конвоев.

Этот метод патрулирования нашей истребительной авиации хорошо себя зарекомендовал.

Для определения позиций отсечения каждый раз воздушной разведкой устанавливалось, с каких аэродромов противник производит вылеты на наши коммуникации и какими маршрутами пользуется. Маршруты полетов самолетов противника были более или менее постоянными, что облегчало решение задачи нашим истребителям. По мере продвижения конвоев район позиций отсечения менялся, так как немцы перебазировали свою авиацию по ходу конвоев и действия по ним производили с ближайших аэродромов.

Обычно самолеты ПЕ-3 патрулировали парами в море недалеко от побережья перпендикулярно предполагаемым маршрутам самолетов противника. По радио им передавались данные о вылетах бомбардировщиков и торпедоносцев противника, получаемые на основании радиоперехвата или из других источников.

Иногда в район передовых аэродромов противника высылались группы истребителей по 2—4—6 самолетов в группе для «свободной охоты» с задачей уничтожения самолетов противника в воздухе и нарушения нормальной работы его аэродромов. Этот метод хотя и давал хорошие результаты, но применялся недостаточно широко по причине недостатка истребителей.

ПРИКРЫТИЕ КОНВОЕВ ИСТРЕБИТЕЛЯМИ

Активные действия авиации противника против конвоев требовали от ВВС СФ большого расхода истребителей, которые выполняли боевую работу с большим напряжением. Это напряжение усиливалось тем, что в составе ВВС СФ было явно недостаточное количество дальних истребителей (всего лишь один полк ПЕ-3).

Непосредственное прикрытие конвоев с воздуха осуществлялось 95-м авиаполком, вооруженным самолетами ПЕ-3, 6-й истребительной авиадивизией, имевшей на вооружении самолеты «Харрикейн», «Томагаук» и «Киттихаук», а впоследствии (с 1943 г.) «Аэрокобры» и ЯК. Иногда на период операции 6-я ИАД усиливалась приданием 255-го ИАП 5-й МТАД.

Как уже указывалось выше, после вхождения конвоев в зону действий самолетов ПЕ-3 начинались вылеты их для прикрытия конвоев методом непосредственного патрулирования. Сложность прикрытия конвоя на значительном удалении от своих аэродромов состояла в том, что для этого требовалось большое количество истребителей, так как большая часть времени нахождения их в воздухе уходила на полет к конвою и обратно. Так, например, при нахождении конвоя на удалении 300—350 *км* от аэродрома вылета пары самолетов надо было высылать через каждые 25—30 мин., ибо полет к цели и обратно занимал 2 ч. 30 м.— 2 ч. 50 м. Следовательно, при таком удалении конвоя в воздухе одновременно находилось четыре-пять пар самолетов, из которых только одна пара патрулировала над кораблями. При необходимости иметь над конвоем одновременно две пары самолетов общая цифра расхода их соответственно увеличивалась. Чем ближе подходил конвой к нашему побережью, тем меньше времени требовалось для полета к нему и обратно и тем больше времени оставалось для патрулирования над ним.

Обычно с приближением конвоя к Кольскому заливу деятельность авиации противника усиливалась несмотря на громадные потери, которые немцы несли от действия наших истребителей и зенитной артиллерии конвоя. Это заставляло увеличивать количество истребителей, вы-

сылаемых на прикрытие конвоя. Интервалы между вылетами пар самолетов ПЕ-3 сокращались до 10—15 мин.

Об успешности действий самолетов ПЕ-3 свидетельствует такой факт. 10 июля 1942 г. авиация противника проявляла особую активность в действиях по проходившему в это время конвою. Патрулировавшие над ним самолеты ПЕ-3 часто встречали самолеты противника и вступали с ними в бой. Всего за день было проведено шесть воздушных боев, в результате которых было сбито три Ю-88 и три Ю-88 подбито. Атак самолетами противника конвоя не было допущено.

Прикрытие конвоев на большом удалении от береговой черты самолетами ПЕ-3 был возможным потому, что они с успехом могут вести бой с торпедоносцами и бомбардировщиками противника, действующими на этом удалении без сопровождения своей истребительной авиации.

Как показал опыт, вылет к конвою и патрулирование над ним лучше производить мелкими группами самолетов, ибо барраж над конвоем небольших групп и даже отдельных пар, эшелонированных по высоте, облегчает действия самих истребителей и повышает качество прикрытия, так как в этом случае предоставляется больше инициативы каждой группе в поиске противника. Но при этом должно быть строгое распределение зон и высот действий между группами. Смены отдельных групп необходимо производить в одно время. Это относится как к двухместным, так и одноместным истребителям.

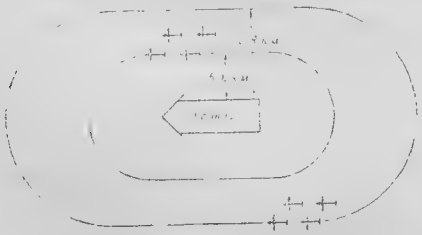


Рис. 5. Примерная схема патрулирования истребителей над конвоем (вид в плане)

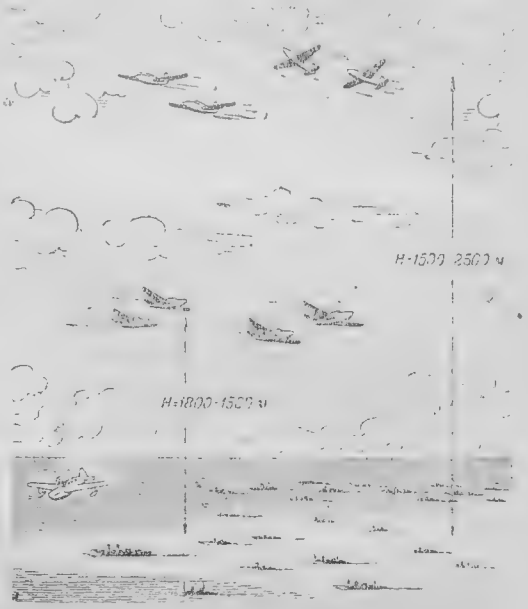


Рис. 6. Схема патрулирования истребителей над конвоем (вид сбоку)

С момента входа конвоя в зону действий одноместных истребителей (80—100 миль) прикрытие начинало осуществляться ими. Вылеты производились мелкими группами в четыре-шесть самолетов.

Патрулирование групп истребителей над конвоем обычно производилось в два яруса. Истребители верхнего яруса имели задачу борьбы с бомбардировщиками, нижнего яруса — задачу действовать против низких торпедоносцев (высотных торпедоносцев противник на театре не применял). С целью лучшего наблюдения за воздухом и охраняемыми кораблями истребители барражировали парами или четверками, летая вокруг конвоя противоположными курсами (рис. 5 и 6).

Прикрытие истребителями производилось в течение всего светлого времени, но противник иногда стремился атаковать транспорты в предрассветное время или с наступлением сумерек; поэтому прикрытие на-

чивалось за несколько минут до наступления рассвета и кончалось с наступлением темноты. В эти периоды посылались наиболее опытные экипажи-ночники. В целях лучшей организации работы и увеличения времени непосредственного нахождения истребителей над конвоем истребительная авиация размещалась на прибрежных аэродромах, ближайших к предполагаемому курсу следования конвоя (Кильдин, Поной, Шойна и др.). Правда, в выборе подобных оперативных аэродромов Северный театр весьма ограничен. Указанные аэродромы были построены только на втором году войны, поэтому с начала войны и до июля 1942 г. действия истребителей ВВС СФ производились с основных аэродромов — Ваенга Первая и Ваенга Вторая.

При значительном удалении конвоя от берега, но в пределах радиуса действий истребителей, последние выводились в район конвоя лидированием самолетами ПЕ-2, ПЕ-3, а иногда и СБ.

В начальный период войны прикрытие конвоев осуществлялось преимущественно истребителями «Харрикейн». В дальнейшем стали применяться самолеты «Киттихаук», «Томагаук», «Аэрокобры», ЯК и ЛАГГ. К самолетам «Аэрокобра» и ЯК были сконструированы дополнительные подвесные бачки, чем увеличивалась продолжительность их полета до 3 час.

Преследование противника патрулирующими истребителями допускалось только частью их. Каждый раз истребителям на этот счет давались специальные указания. Чаще всего для преследования выделялась специальная группа, а основное ядро истребителей уходить от конвоя не имело права.

Кроме патрулировавших над конвоем истребителей, на аэродромах в повышенной готовности находилась часть истребителей, которые вводились в действие при необходимости. Наращивания сил в бою при проведении операций по прикрытию конвоев являлся очень важным вопросом. Командование ВВС СФ всегда учитывало это при планировании вылетов в район конвоев.

Взаимодействие истребителей с корабельной зенитной артиллерией не было полностью отработано. Особенно это относится к первому периоду войны. Поэтому имели место случаи обстрела и сбития зенитной артиллерией кораблей своих истребителей.

При организации прикрытия конвоев с воздуха трудным и полностью нерешенным являлся вопрос организации связи и взаимодействия самолетов с кораблями эскорта конвоев.

Отсутствие связи между кораблями конвоев и самолетами, прикрывающими их, явилось следствием того, что командование ВВС СФ не проявило достаточной настойчивости в организации этой связи. С другой стороны, английское командование в интересах скрытности перехода конвоев отказывалось от радиосвязи с самолетами. Корабли конвоя при переходе соблюдали полное радиомолчание. Даже пользование радиоприемниками, в том числе и индивидуальными, запрещалось, чтобы противник не мог запеленговать места кораблей.

Для опознавания самолетов с кораблей англичане рекомендовали применять самолетные лампы и специальные огни, широко распространенные у них. Однако вопросу использования этих средств связи должного внимания уделено не было.

Передача визуальных сигналов с кораблей для целеуказания и наведения истребителей не применялась. На кораблях конвоев не было ответственных авиационных офицеров, которые могли бы осуществлять связь конвоя с прикрывающими его самолетами, а также управлять последними. В практике ВВС СФ в качестве офицеров связи на конвои назначались специалисты по связи (начальники связи подразделений, иногда стрелки-радисты и т. д.), которые не могли управлять истреби-

телями. Такое решение вопроса об офицерах связи следует признать ошибочным.

Основными документами взаимодействия конвоя с истребителями являлись опознавательные таблицы и таблицы сигналов, разрабатываемые и заблаговременно высылаемые английским командованием в штаб ВВС Северного флота. Командование конвоя не могло знать и не знало плана командующего ВВС СФ по прикрытию конвоя. Связь конвоя со штабом ВВС СФ не устанавливалась.

Весьма важным моментом прикрытия конвоев с воздуха являлся вопрос радиосвязи между самолетами и КП командира авиачасти, осуществлявшей прикрытие. Хорошо организованная связь самолетов с землей, а также между самолетами в группах, обеспечивала надежное прикрытие конвоя и часто влияла на исход многих воздушных боев. Однако излишний радиообмен затрудняет боевое управление. Поэтому еще до вылета самолетов на выполнение задания летчики получали исчерпывающие указания о порядке использования радио и соблюдения строжайшей радиодисциплины.

В практике работы истребителей ВВС СФ наблюдалось излишнее увлечение управлением воздушным боем с земли и притом на большом удалении от командных пунктов. Подобные действия командиров истребительных частей отнимали инициативу у ведущих групп и приучали их к постоянной опеке.

Опыт войны показал, что непосредственное прикрытие конвоев истребителями, действующими с береговых аэродромов, является наиболее надежным способом обеспечения их от налетов авиации противника.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОИСКА И УНИЧТОЖЕНИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК И МИН ПРОТИВНИКА

Наличие больших глубин в Баренцовом море и открытый его характер позволяют подводным лодкам противника всюду атаковать наши корабли и транспорты. Внешние коммуникации на севере и подходы к Кольскому заливу и горлу Белого моря находятся в радиусе их действий. В период отечественной войны подводные лодки противника стремились наносить удары по конвоям на всем протяжении коммуникаций, действуя и зимой и летом. Несмотря на большие усилия союзников в борьбе с подводными лодками, последние сумели достичь значительных успехов, особенно в течение 1942 г.

Для срыва перевозок союзников на коммуникациях Северного театра немецкое командование сосредоточило в водах северной Норвегии к концу марта 1942 г. до 20 подводных лодок, а к концу июня 1942 г. количество их увеличилось до 30. В дальнейшем вследствие понесенных потерь это число уменьшилось и в течение отечественной войны не превышало цифры 20.

Передовыми базами для подводных лодок противника служили Вардэ, Вадсэ и Киркенес. Основными базами являлись Харштадт и Тромсэ.

Действия подводных лодок проводились в тесном взаимодействии с авиацией. К началу выхода союзного конвоя часть их занимала позиции вдоль предполагаемого курса его следования, затем по мере движения транспортов подводные лодки перемещались в восточном направлении. Другая часть подводных лодок выходила на коммуникации из баз по данным разведки. В качестве основного приема в операциях против союзных конвоев на Северном театре подводные лодки применяли тактику «стаи».

Вследствие значительного количества подводных лодок и их высокой активности они представляли весьма серьезную угрозу судоходству нашему и союзников в Баренцовом море.

Если деятельность авиации противника после 1942 г. на наших внешних коммуникациях значительно снизилась и заключалась только в ведении разведки, то подводные лодки продолжали действовать активно. Они стали главным врагом для союзных конвоев. Их деятельность охватывала коммуникации на Севере от Англии до Новой земли. Они являлись средством активной разведки на море, производили минные постановки и атаковали конвои торпедами. Не ограничиваясь позициями малого размера, подводные лодки проявляли высокую маневренность с охватом больших районов. В темное время суток и в плохую погоду они, как правило, действовали в надводном положении, а в светлое время и хорошую погоду — под перископом.

Для наблюдения за кораблями днем подводные лодки широко использовали радиолокаторы и гидроакустические приборы, в темное время суток в атаку выходили по приборам.

С конца 1944 г. подводные лодки противника стали проявлять особую активность на наших внутренних коммуникациях. Они действовали на подходах к порту Линнахамари (Печенга) и даже непосредственно у входа в Кольский залив и нанесли Северному флоту значительный ущерб. Только за декабрь 1944 г. и январь 1945 г. кораблями и авиацией СФ обнаружилось до 25 подводных лодок. За этот период они потопили два наших транспорта и миноносец.

Следовательно, противолодочная оборона как на внешних, так и на внутренних коммуникациях являлась очень важным делом. Существенную роль в ней играла авиация. С начала отечественной войны выполнение авиационных задач по противолодочной обороне было возложено на 118-й разведывательный авиаполк ВВС СФ, который имел на вооружении в то время самолеты МБР-2.

МБР-2 является вполне пригодным самолетом для поиска и уничтожения подводных лодок и для обнаружения минных полей. Малая скорость его повышает возможность обнаружения подводных лодок и увеличивает точность бомбометания по ним. Однако сложные метеорологические условия Северного театра затрудняли действия самолетов по поиску и обнаружению подводных лодок противника и мин. Ясных дней в районе Баренцова моря очень мало. В феврале, например, их бывает всего 2—3. Облачность преимущественно низкая. Туманы достигают большой густоты и бывают как в зимние, так и в летние месяцы. В июле и августе количество полных туманных дней доходит до шести в месяц.

Прозрачность воды в Баренцовом море значительная, но почти постоянное волнение и пасмурное небо делают обнаружение с воздуха погруженной подводной лодки мало вероятным. В практике авиации Северного флота был единственный случай обнаружения подводной лодки в подводном состоянии (4.09. 41 г. летчиком капитаном Грязновым на самолете МБР-2). Поиск подводных лодок противника и мин самолетами МБР-2 производился с высоты 300—400 *м* парами с интервалом и дистанцией между самолетами 70—100 *м*. Самолеты параллельными галсами обследовали заданные сектора.

Противолодочная оборона конвоев самолетами начинала осуществляться гораздо раньше, чем прикрытие их с воздуха истребителями. Так как маршруты конвоев проходили вне радиуса действий истребителей противника (на удалении от береговой черты 300—400 миль), то полеты в эти районы самолетов ГСТ для целей ПЛО (а иногда самолетов ДБ-3) были неопасными. На удалении 200—150 миль для ПЛО использовались самолеты ПЕ-3 и СБ, а на удалении 100 миль от береговой черты самолеты МБР-2.

Группы самолетов МБР-2 базировались на следующих аэродромах: из состава ВВС СФ — на основном аэродроме губа Грязная в Коль-

ском заливе и на оперативных аэродромах: мыс Великий (Кольский залив), мыс Могильный (остров Кильдин), Йоканьга; из состава авиагруппы Беломорской флотилии: на основном аэродроме — озеро Холмовское и на оперативных — остров Моржовец и губа Белушья.

В систему обороны главной базы СФ Полярное, расположенной в Кольском заливе, входит противолодочная оборона самолетами, которые несут ее согласно плану систематически в специальных секторах. При вхождении конвоев в эти сектора охрана их от подводных лодок осуществлялась автоматически; кроме того, для охраны конвоев высылались специальные самолеты, которые встречали и провожали их в пределах своего радиуса действий.

Самолеты МБР-2 не только осуществляли противолодочную оборону по курсу конвоев, но и вели предварительный поиск подводных лодок в районах предполагаемых их маршрутов. Если предварительный поиск предшествовал выходу конвоя, то он заканчивался за 30 мин. до начала движения кораблей. О результатах поиска ставился в известность старший офицер конвоя.

Самолеты МБР-2 на поиск вылетали парами. При вылете одной пары вторая переводилась в готовность № 1 в бомбардировочном варианте (с бомбами ПЛАБ-100) с задачей атак по подводной лодке, если таковая будет обнаружена.

Для непосредственного сопровождения конвоя с задачами ПЛО, если он выходил из Кольского залива, самолеты подходили к нему за 5—10 мин. до начала движения и, установив связь, занимали место в походном ордере. Если конвой подходил к Кольскому заливу, то самолеты вылетали ему навстречу и, обменявшись опознавательными, занимали место впереди по курсу на высоте 50—400 *м* на удалении от конвоя 1—3 *км*.

Для непосредственной противолодочной охраны конвоев на 1.01. 44 г. самолеты МБР-2 ВВС СФ произвели 444 вылета, налетав при этом 1128 час. Подводные лодки и мины не обнаруживались, корабли конвоя потерь от них не имели.

На плановый и предварительный поиск подводных лодок и мин за этот же срок произведено около 1200 самолето-вылетов, налет составляет свыше 3000 час. За это время обнаружено 3 минных поля и шесть раз обнаруживались подводные лодки, две из которых были уничтожены: одна самолетами самостоятельно, вторая совместно с легкими силами Северного флота.

ПРИМЕРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕХОДОВ КОНВОЕВ СОЮЗНИКОВ ИЗ АНГЛИИ В ПОРТЫ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ВОЕННО-ВОЗДУШНЫМИ СИЛАМИ СЕВЕРНОГО ФЛОТА

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕХОДА КОНВОЯ PQ-16 В МАЕ 1942 г.

Конвой в составе 34 транспортов, в том числе 5 советских под охраной 16 легких военных кораблей, 20 мая 1942 г. вышел из порта Рейкьявик (Исландия). До 24 мая конвой противником не обнаруживался, хотя его разведывательная авиация вела усиленный поиск конвоя.

К исходу дня 24 мая конвой был обнаружен морским самолетом разведчиком типа Хе-115, который остался наблюдать за ним. Приблизительно через час Хе-115 был сменен сухопутным самолетом ФВ-200. С этого момента до прихода конвоя в порт Мурманск за ним наблюдали один-два самолета-разведчика типа Хе-115 или Хе-111, которые ходили вокруг конвоя, находясь вне радиуса действий огня зенитной

артиллерии кораблей. Самолеты-разведчики доносили на аэродромную радиостанцию Бардуфосс о составе, курсе и скорости конвоя, а также сообщали метеообстановку.

С момента обнаружения конвоя до 26 мая вследствие неблагоприятной метеообстановки противник применял против него авиацию ограниченно. Действовали лишь отдельные самолеты торпедоносцы и бомбардировщики, наводимые по радио разведчиками. Они находились продолжительное время в районе конвоя, выжидали появления окон в облачности и с пикирования бомбардировали по транспортам или атаковали их торпедами. Эти действия противника никакого эффекта не дали.

27 мая конвой шел вдоль параллели 74°00′ и находился на траверзе острова Медвежий.

Погода с утра значительно улучшилась, облачность с 10—9 баллов уменьшилась до 5—3, слой облачности был тонкий, высота его нижней кромки равнялась 800—1000 *м*. Видимость улучшалась. Это создало благоприятные условия для действий авиации противника. Его подводные лодки подняться севернее параллели 73°40′ не могли из-за наличия плавающих льдов. 25 мая подводные лодки начали перемещаться в восточном направлении параллельно ходу конвоя с задачей нанесения торпедных атак по транспортам, когда последние начнут опускаться на юг. Но им удалось выполнить только одну атаку.

Воспользовавшись благоприятной погодой, противник произвел до десяти групповых торпедо-бомбовых ударов (35 самолето-вылетов). В налетах принимали участие главным образом самолеты-торпедоносцы типа Ю-88 и Хе-115 и часть бомбардировщиков типа До-18.

В результате проведенных атак в течение 27 мая авиацией и подводными лодками было потоплено четыре транспорта. Только один транспорт был торпедирован подводной лодкой, остальные были потоплены торпедоносной и бомбардировочной авиацией.

Действия ВВС Северного флота по прикрытию конвоя полностью исключались даже самолетами ДБ-3 и ПЕ-3, так как расстояние от нашего побережья до конвоя равнялось 700—750 *км*.

В течение 27 мая самолеты ДБ-3 из состава ВВС СФ и приданной им 36-й дивизии авиации дальнего действия наносили бомбовые удары по дальним и ближним аэродромам противника.

Истребители дальнего действия ПЕ-3 вылетали парами на перехват торпедоносцев и бомбардировщиков противника, вылетавших для атаки конвоя. Полеты на отсечение производились вдоль побережья северной Норвегии до полуострова Порсангер (рис. 7).

28 мая конвой находился в 300—320 *км* севернее норвежского побережья, между меридианами 31°00′ и 32°00′ и шел курсом на восток вдоль параллели 74°. Затем, дойдя до меридиана 35°00′, он взял курс следования 130°. В районе конвоя проходил циклон. Низкая сплошная облачность, чередуясь с снеговыми зарядами, исключала деятельность авиации противника.

К утру 29 мая метеообстановка значительно улучшилась. Облачность уменьшилась с 10 до 7—6 баллов. Высота нижней кромки облаков равнялась 200—400 *м*, временами проходили осадки. Видимость была от 3 до 8 *км*. Конвой был обнаружен нашей авиацией, и в течение суток над ним непрерывно барражировали попарно самолеты ПЕ-3. Встреч с противником в течение 29 мая не было. В точке ш = 70°00′ д = 39°18′ конвой развернулся курсом на остров Кильдин. Строй транспортов был компактным.

В 00 ч. 30 м. 30 мая в точке ш = 70°30′ д = 38°46′ конвой разделился на две группы. Первая группа (основная) в составе 21 транспорта под охраной 16 военных кораблей взяла курс 225° в порт Мурманск. Вторая

Рис. 7. Схема прикрытия конвоя союзников PQ-16 в период с 27.05 по 31.05.42 г.

группа в составе 7 транспортов в охранении эскорта кораблей Северного флота направилась в Белое море, в Архангельск.

С 30 мая противник усилил деятельность торпедоносной и бомбардировочной авиации по конвою. Самолеты типа Ю-88 и Хе-111 группами от 3 до 8 самолетов в сопровождении истребителей Ме-110 и Ме-109 (истребители доходили только до восточного берега полуострова Рыбачий) стремились пробиться к конвою и нанести по нему удар. Самолеты ПЕ-3 на маршруте и у каравана встречали отдельные самолеты и небольшие группы самолетов противника, которые немедленно атаковали и, если и не сбивали, то заставляли сбрасывать торпеды или бомбы вдали от конвоя. Так в 00 ч. 43 м. 30 мая пара самолетов ПЕ-3 под командой капитана Пузанова (ведомый старший лейтенант Стрельцов), следуя к конвою, в 15 *км* севернее острова Малый Олений, на высоте 1000 *м* встретила 2 Ю-88, шедших курсом 270° под нижней кромкой облачности. Наши летчики немедленно развернулись на самолеты противника и с дистанции 1200—900 *м* атаковали их из ракетных орудий. Разрывы ракетных снарядов наблюдались под самолетами противника. Последние развернулись на север и продолжали полет. Тогда Пузанов и Стрельцов подошли к ним на дистанцию 300 *м* и обстреляли их из передних пулеметов. Самолеты скрылись в облачности.

Примерно час спустя в точке ш=70°20′ д=37°45′ летчики встретили вторую пару Ю-88, шедшую на высоте 800 *м* курсом 210°. Капитан Пузанов, зайдя им в хвост, произвел две атаки из крупнокалиберных пулеметов. Самолеты противника скрылись в облачности.

21 ч. 40 м. этого же дня капитан Горкушенко на самолете ПЕ-3, производя поиск конвоя, юго-восточнее его встретил группу бомбардировщиков в составе 7 Ю-88. Самолеты шли курсом 310—315° на высоте 600 *м*. Они, очевидно, также производили поиск конвоя. Горкушенко атаковал группу сначала ракетными снарядами, а затем обстрелял из пулеметов. Самолеты противника взяли курс 230° и скрылись в облачности.

Конвой приближался к береговой черте. Погода значительно улучшилась. Высота нижней кромки облаков поднялась до 2500 *м*. Видимость увеличилась до 15—20 *км*. Противник еще больше активизировал свои действия.

В следующем вылете капитан Пузанов и старший лейтенант Стрельцов, следуя к конвою, увидели разрывы снарядов зенитной артиллерии кораблей и, подойдя к конвою на высоте 2500 *м* под нижней кромкой облачности обнаружили 1 Ю-88, который вел наблюдение за конвоем. Капитан Пузанов, подав команду ст. лейтенанту Стрельцову атаковать самолет противника, сам пошел к конвою. С дистанции 900—800 *м* на встречных курсах Стрельцов атаковал самолет противника залпом ракетных снарядов; Ю-88 скрылся в облачности. После атаки Стрельцов пристроился к ведущему. Через несколько минут на высоте 2500 *м* летчики обнаружили еще 4 Ю-88, шедших курсом на конвой. Наши летчики пошли в лобовую атаку; 3 Ю-88 отвернули, а один перешел в пикирование и сбросил бомбы вдали от кораблей. Преследуя 3 Ю-88, Пузанов и Стрельцов с дистанции 800 *м* атаковали их сзади ракетными снарядами. После третьей атаки 1 Ю-88 был сбит и горящим упал в воду. Преследуя оставшуюся пару, капитан Пузанов огнем передних пулеметов подбил правый мотор одного из Ю-88. Впоследствии этот самолет погиб, падение его подтвердил экипаж эсминца. В это время с другого направления к конвою приближалась вторая группа самолетов противника в составе 6 Ю-88. Развернувшись на нее, Пузанов и Стрельцов обнаружили три самолета «Томагаук», идущие в атаку на эту группу; это были наши одноместные истребители.

В течение 30 мая самолетами ПЕ-3 было произведено 26 вылетов

(парами), проведено 7 воздушных боев, отогнано от конвоя 15 самолетов противника, из которых два сбито.

Конвой союзников к этому времени подходил к Кольскому заливу и находился на удалении 150—100 *км* от береговой черты. С этого времени охрана его была возложена на 2-й гвардейский краснознаменный истребительный авиационный полк.

Первой на прикрытие конвоя вылетела четверка одноместных истребителей «Томагаук» под командой Героя Советского Союза гвардии подполковника Сафонова (впоследствии дважды Герой Советского Союза) с ведомыми майором Кухаренко, капитаном Орловым и ст. лейтенантом Покровским. Майор Кухаренко вынужден был возвратиться на свой аэродром из-за перебоев в работе мотора.

На подходе к конвою гвардейцы заметили группу бомбардировщиков противника в составе 6 Ю-88, шедшую курсом на конвой, а западнее его пару ПЕ-3, ведущую бой с бомбардировщиками противника. Истребители атаковали бомбардировщики и заставили их преждевременно сбросить бомбы вдали от конвоя. Затем они стали преследовать бомбардировщики, которые разбились на группы и разошлись в разные стороны.

Капитан Орлов произвел 5—6 атак сзади в хвост по одному из бомбардировщиков и поджег его. Горящий Ю-88 упал в море.

Старший лейтенант Покровский вел преследование одного Ю-88 до полного израсходования боеприпасов, пока последний не был сбит.

Подполковник Сафонов остался один против четырех Ю-88. Когда Покровский и Орлов вернулись к конвою, самолета Сафонова в воздухе не было. При возвращении на аэродром они наблюдали на воде два горящих самолета Ю-88.

Подробности воздушного боя подполковника Сафонова с 4 Ю-88 неизвестны; картины боя никто не наблюдал, а сам он в этом бою погиб. Радиостанция командного пункта полка получила от Сафонова несколько сообщений о ходе боя, из которых было ясно, что он сбил два самолета противника и атаковал третий. Затем от него был получен сигнал «Ракета», что означало — иду на вынужденную посадку. На этом передачи закончились. Через 2—3 мин. после этого к конвою подошла пара самолетов ПЕ-3, ведомая майором Кирьяновым. Экипажи этих самолетов наблюдали юго-западнее конвоя два горевших Ю-88, но «Томагаук» не видели.

После прихода конвоя в порт Мурманск выяснилось, что с одного из наших миноносцев наблюдали, как один «Томагаук», атаковавший «Юнкерсы», с углом врезался в воду.

Шестерка истребителей «Харрикейн» под командой ст. лейтенанта Синева вылетела на смену группе подполковника Сафонова. Вторая шестерка «Харрикейн» вылетела на перехват самолетов противника в район Сеть-Наволок — остров Кильдин. Подходя к Сеть-Наволок на высоте 1000 *м*, летчики обнаружили 4 Ме-110 и 5 Ме-109, патрулировавшие в этом районе. Очевидно, это была группа отсечения наших истребителей от бомбардировщиков противника. В завязавшемся бою ст. лейтенант Амосов и лейтенант Пронченко сбили по одному Ме-109. Лейтенант Марков подбил 1 Ме-109. В бою был подбит самолет Амосова, который произвел посадку на воду. Летчик был подобран тральщиком.

После этого наши истребители-перехватчики встретили группу бомбардировщиков в составе 16 Ю-87 в сопровождении 14 Ме-109 и Ме-110. Самолеты противника шли курсом на конвой. Заметив наших истребителей, бомбардировщики, беспорядочно сбросив бомбы не доходя до конвоя, развернулись и взяли курс в сторону своих аэродромов.

Истребители противника боя не приняли и развернулись вслед за бомбардировщиками.

Прикрывая конвой, наши истребители неоднократно встречали одиночные самолеты и мелкие группы самолетов противника, которые немедленно атаковывали. Больше характерных воздушных боев в течение суток не было. Всего в налетах на конвой на подходах к Кольскому заливу и на Мурманск и Кольский залив за день отмечено 330 самолетов противника. Восьмидесяти из них только удалось выйти на видимость конвоя, но атаковать конвой не удалось ни одному.

ВВС Северного флота в течение суток на прикрытие конвоя произвели 270 самолето-вылетов. Проведено одиннадцать воздушных боев, в результате которых сбито 9 самолетов противника и 2 повреждено. Потери ВВС СФ составили всего три самолета. Из экипажей погиб один летчик — командир 2-го ГКАП Герой Советского Союза гвардии подполковник Сафонов.

После вхождения конвоя в радиус действий военно-воздушных сил Северного флота противнику, несмотря на все его усилия, не удалось прорваться к каравану и потопить или повредить хотя бы один транспорт союзников. Таким образом операция ВВС СФ была проведена успешно.

Англичане были весьма довольны действиями ВВС СФ и восторженно отзывались о наших истребителях. Командующий отечественным флотом Великобритании адмирал Фрезер объявил благодарность личному составу ВВС СФ, участвовавшему в обеспечении безопасности перехода конвоя.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕХОДОВ КОНВОЕВ PQ-18 и QP-14 В ПЕРИОД С 7.09 ПО 22.09.42 г. (рис. 8)

Конвой PQ-18 за период движения союзных конвоев был одним из крупных по количеству входящих в него транспортов и наиболее мощным по составу эскорта. Операция по его обеспечению была сильно насыщена боевыми эпизодами. Противник прилагал все усилия к тому, чтобы нанести ему наибольшие потери.

К началу перехода конвоя обстановка была следующей. Эскадра крупных надводных кораблей противника в составе линкора *Tirpitz*, тяжелого крейсера *Admiral Scheer*, крейсеров *Hipper* и *Köln* и десяти миноносцев, базируясь на порты северо-западной Норвегии, сторожила конвой, надеясь атаковать его. Подводные лодки противника действовали у островов Новой Земли и вели наблюдение за новоземельскими проливами. В августе крейсер *Admiral Scheer* оперировал в Карском море и предположительно потопил там наши суда — ледокол *Сибиряков* и транспорт *Куйбышев*.

Авиация противника систематически вела разведку Белого и Баренцова морей, Мурманского побережья и прифронтовой полосы, наносила бомбоудары по портам Мурманск, Архангельск и аэродромам базирования ВВС СФ.

Надводные корабли Северного флота выполняли задачи по высадке десантов на левом фланге армии противника, эскортировали транспорты и конвои во внутренних водах и на внешних коммуникациях. Подводные лодки СФ непрерывно действовали вдоль побережья северной Норвегии — на коммуникациях противника.

Авиация Северного флота вела разведку северо-восточной и северной части Финляндии и Норвегии, Баренцова моря и наносила удары по аэродромам, транспортам и боевым кораблям противника, прикрывала базы Северного флота, свои аэродромы и конвои союзников на переходе в Баренцовом море.

Конвой PQ-18, состоявший из 34 союзных и шести советских транспортов, 2 сентября 1942 г. вышел из порта Лох-ю (Шотландия) и направился в Архангельск. 9 сентября к конвою присоединились авианосец, крейсер, пять миноносцев и две подводные лодки с сопровождавшими их несколькими тральщиками.

В целях обеспечения безопасности перехода конвоя союзники перебросили на аэродром Ваенга Первая 23 самолета-торпедоносца типа «Хемпден»[1]. Эти самолеты имели специальное предназначение для действий против крупных надводных кораблей противника. Кроме того, были переброшены три самолета-разведчика типа «Спитфайр» для ведения разведки эскадры противника и четыре гидросамолета «Каталина» для обеспечения противолодочной обороны конвоя. Разведчики «Спитфайр» базировались на аэродром Ваенга Первая, гидросамолеты «Каталина» — на гидроаэродром губа Грязная и озеро Холмовское.

Для выполнения задачи по обеспечению перехода конвоя в целях усиления ВВС СФ на период операции решением ставки Верховного Главнокомандующего им были оперативно приданы ВВС 14-й армии, 122-я и 104-я истребительные авиадивизии ПВО городов Мурманска и Архангельска и, кроме того, 36-я дивизия авиации дальнего действия. Всего в состав ВВС СФ с приданными частями к началу операции было 290 самолетов; из них: 78 бомбардировщиков, 52 разведчика и 160 истребителей. В целях выполнения основной задачи по обеспечению перехода конвоя перед ВВС СФ были поставлены следующие частные задачи.

1. Бомбардировочной и минно-торпедной авиацией наносить удары по кораблям противника и не допустить выхода его эскадры на внешние коммуникации.

2. Систематически наносить удары по аэродромам противника с задачей ослабления его авиации.

3. Прикрывать конвой с воздуха истребителями при движении его в море и не допускать атак его авиацией противника.

4. Прикрывать с воздуха транспорты и боевые корабли на рейде и в портах под разгрузкой.

5. Обеспечить безопасность перехода кораблей, направлявшихся в бухты Новой Земли, от авиации, надводных кораблей и подводных лодок противника.

6. Вести поиски и уничтожение подводных лодок противника самолетами МБР-2 и ГСТ по курсу движения конвоя.

Вся авиация, базировавшаяся на аэродромах Беломорской флотилии, Архангельского военного округа и Севморпути, была оперативно подчинена командующему Беломорской флотилией. Для руководства ее деятельностью на период операции был командирован начальник штаба ВВС СФ.

Погода в период проведения операции характеризовалась следующими показателями.

Театр Баренцова моря. С 1 по 20 сентября сплошная низкая облачность высотой от 100 до 1000 *м*; в отдельные дни незначительное прояснение, временами дожди и снег. Температура в первых числах сентября была плюсовой от 5 до 10°, с 10 сентября началось понижение ее до 3° С.

---

[1] Всего из Англии вылетело 27 торпедоносцев «Хемпден», но три из них разбились при вынужденных посадках в районах Мончегорска, Кировска и Кандалакши. Один самолет при перелете потерял ориентировку и прошел линию фронта значительно севернее условленного места. Посты ВНОС приняли его за Ме-110, о чем и передали по сети оповещения. Вылетевшими истребителями ВВС СФ самолет был подбит и произвел вынужденную посадку. Экипаж, за исключением стрелка-радиста, убитого при атаке, остался невредим.

Театр Белого моря. Облачность 10 баллов, высота нижней кромки облаков 300—1200 *м*, временами прояснения, иногда дождь. Температура была плюсовой и колебалась от 5 до 10°. Ветры южной четверти.

Конвой вышел из Исландии двумя группами. 7 сентября они соединились и следовали совместно. Строй конвоя состоял из восьми кильватерных колонн транспортов с кольцевым охранением из кораблей эскорта. В светлое время суток 12 истребителей с авианосца прикрывали конвой с воздуха, патрулируя над ним четверками. Противолодочную оборону несли английские самолеты «Каталина», вылетавшие с аэродромов Исландии.

Хотя конвой был обнаружен противником почти тотчас же по выходе его из Исландии, налеты на него авиацией начались с 13 сентября, в течение которого конвой понес наибольшие потери. Боевые события за этот день последовательно были описаны в разделе «Действия авиации противника на коммуникациях». Поэтому здесь не будем останавливаться на них. Следует отметить, что в целях противодействия бомбардировочной авиации с транспортов поднимались аэростаты заграждения. Высота поднятия их колебалась в зависимости от облачности от 100 до 500 *м*. Существенного значения в защите кораблей от авиации они не имели.

В течение 14 сентября конвой преследовался самолетами-разведчиками и подводными лодками противника и неоднократно подвергался атакам бомбардировщиков и торпедоносцев. Большинство атак авиации было направлено главным образом на авианосец и крейсер.

В течение 15 сентября погода значительно ухудшилась. В районе конвоя была почти сплошная низкая облачность, и лишь изредка в облаках появлялись окна. Однако авиация противника продолжала действовать. Около 12 часов на видимости конвоя появился разведчик Ю-88, который был отогнан истребителями, взлетевшими с авианосца. В 15 часов конвой подвергся нападению группы бомбардировщиков в количестве 10—12 самолетов. Бомбометание производилось в окна облачности с горизонтального полета. Налет оказался безрезультатным.

16 сентября конвой находился на расстоянии 200—250 *км* от Новой Земли. В этот день произошла встреча конвоя PQ-18 с конвоем QP-14, вышедшим из Архангельска 13 сентября. Большая часть эскорта конвоя PQ-18, в том числе авианосец, два корабля ПВО, двенадцать миноносцев и несколько других кораблей охранения, отделилась от него и пошла на запад с конвоем QP-14.

ВВС Северного флота с момента выхода конвоя PQ-18 усилили свою деятельность. Налеты на аэродромы противника участились. 9 и 10 сентября были произведены удары по аэродрому Луостари, в результате которых было уничтожено несколько самолетов противника. 11 сентября производились удары по тому же аэродрому и аэродрому Банак (Лаксельвен). На первом было уничтожено восемь самолетов, на втором — пять. В этот же день два разведчика «Спитфайр» и один самолет ДБ-3 вылетали на разведку кораблей противника вдоль побережья северной Норвегии. Была произведена аэрофотосъемка базы Альтен-фьорд, на основании которой было установлено нахождение в ней линкора, двух крейсеров и пяти миноносцев.

12 сентября погода ограничивала действия авиации. Было произведено только 12 вылетов (одиночно) самолетов ДБ-3 по аэродрому Луостари.

В течение 13 сентября наличие неблагоприятных метеоусловий исключало действия ВВС СФ. Попытка организовать вылет для удара по аэродромам противника не удалась. Только в 19 часов самолет «Спитфайр» смог вылететь и произвести разведку норвежского побе-

режья. В Альтен-фьорде были обнаружены те же корабли, что и 11 сентября.

14 сентября погода улучшилась. В течение светлого времени суток истребители прикрывали конвой QP-14 патрулированием над ним. Самолеты МБР-2 вели поиск подводных лодок и мин по курсу конвоя. Шестерка самолетов ПЕ-3 в течение светлого времени патрулировала на отсечной позиции между мысами Нордкин и Нордкап. 4 самолета ДБ-3 и 23 английских самолета «Хемпден» вылетали для торпедных атак по кораблям противника в Альтен-фьорде, но вследствие плохой погоды самолеты возвратились с торпедами. Ночью 11 самолетов ДБ-3 нанесли бомбоудар по аэродрому Банак (Лаксельвен), а по аэродрому Луостари был нанесен удар 13 самолетами Р-5 ВВС 14-й армии. В результате ударов на первом аэродроме было уничтожено до 10 самолетов, на втором — 2.

15 сентября ВВС СФ производили разведывательные полеты в Баренцовом и Белом морях с целью поиска кораблей противника и мин. Самолеты ПЕ-3 произвели 16 вылетов на отсечные позиции в район мыса Нордкин. Четыре торпедоносца ДБ-3 вылетали для нанесения торпедного удара по кораблям в Альтен-фьорде. Вследствие неблагоприятной погоды самолеты возвратились с торпедами.

В течение 16 сентября конвой QP-14 непрерывно прикрывался с воздуха истребителями. Самолеты противника в районе его не наблюдались. Очевидно, все усилия противника были направлены против конвоя PQ-18. В этот день конвой PQ-18 вошел в радиус действий самолетов «Каталина» с авиабаз ВВС СФ, которые произвели несколько вылетов на противолодочную оборону его. Три торпедоносца ДБ-3 вылетали для нанесения торпедных ударов по кораблям противника в Альтен-фьорде, но вследствие плохих метеоусловий до цели не дошли. Четыре самолета ПЕ-2 вылетали для нанесения бомбоудара по транспортам противника на коммуникациях. Потоплена баржа с грузом, шедшая на буксире у транспорта.

К полудню конвой вошел в зону действий самолетов ПЕ-3 и стал прикрываться ими. В течение второй половины дня самолеты ПЕ-3 произвели 21 вылет на прикрытие конвоя PQ-18 и 38 вылетов на прикрытие конвоя QP-14. Кроме того, на отсечные позиции в район мысов Нордкап и Нордкин было произведено 12 самолето-вылетов. Дважды происходили встречи с торпедоносцами противника, и оба раза они не были допущены к конвою; при этом один торпедоносец Ю-88 был сбит. В ночь на 17 сентября ВВС СФ нанесли удары по аэродромам Банак (Лаксельвен), Хебуттен и Луостари.

17 сентября погода была плохой. В районе конвоя стояла сплошная низкая облачность высотой 100—200 *м* и туман, спускавшийся до воды. Действия авиации исключались.

В ночь с 17 на 18 сентября 10 ДБ-3 36-й авиадивизии нанесли бомбардировочный удар по аэродромам Финляндии Алакуртти и Кемиярви, вызвано до 15 очагов пожаров.

18 сентября метеообстановка в районе конвоя улучшилась, но в районе аэродромов ВВС СФ оставалась плохой.

Около 6 часов утра над конвоем появились два самолета-разведчика противника. Они продолжительное время наблюдали за движением его, находясь вне зоны огня зенитной артиллерии. На подходе к горлу Белого моря в районе мыса Канин Нос в 10 ч. 20 м. конвой подвергся атаке торпедоносцев и бомбардировщиков общей численностью до 30 самолетов. Торпедоносцы шли над облаками, затем, снижаясь до 10—15 *м*, выходили в атаку. В результате атак торпедоносцев был поврежден транспорт союзников *Кентуки*, вышедший вследствие этого из строя конвоя. Судно тотчас же было покинуто командой, несмотря

на то, что оно держалось на плаву без заметного крена. По приказанию старшего офицера конвоя транспорт был уничтожен артиллерийским огнем сторожевого корабля, который вел по нему огонь в течение 10 мин. пока, наконец, на транспорте не взорвался артиллерийский погреб.

В это время конвой не мог прикрываться истребителями ВВС СФ из-за плохой погоды. Аэродром Поной, с которого вылетали самолеты ПЕ-3, был закрыт туманом, а аэродром Шойна раскис и не был пригоден для полетов. Прикрытие конвоя можно было бы производить с аэродромов Ваенга и Ягодник — радиус действий самолета ПЕ-3 позволял это вполне, — но на этих аэродромах было всего 5 самолетов ПЕ-3. Только с середины дня туман рассеялся, и самолеты ПЕ-3 с аэродрома Поной могли взлетать и осуществлять прикрытие конвоя. С этого момента над ним непрерывно патрулировало от двух до четырех ПЕ-3.

Для того, чтобы определить, как в условиях Северного театра влияет погода на боевые действия авиации, рассмотрим подробнее действия ВВС СФ за 18 сентября: как они планировались и как фактически выполнялись. Метеообстановка в эти сутки была следующей. В ночь с 17 на 18 — облачность 9—10 баллов высотой 400—600 *м*, временами слабый дождь, видимость 1—3 *км*. Утром с 5 до 10 час. — увеличение облачности до 10 баллов с понижением высоты ее до 100—200 *м*. Днем — облачность 10 баллов, высотой 100—200 *м*, густой моросящий дождь со снегом, видимость 3—5 *км*, в осадках — 0,5—1 *км*.

По плану операции намечались следующие действия:

а) 36-я авиадивизия — наносит удары по аэродромам Кеми и Банак (Лаксельвен), с рассветом 6 ДБ-3 наносят бомбоудар по кораблям в Альтен-фьорде;

б) особая морская авиационная группа (ОМАГ) — торпедоносцы наносят удар по кораблям в Альтен-фьорде. Самолеты ПЕ-3 патрулируют на путях полета бомбардировщиков и торпедоносцев противника. ПЕ-2 наносят удары по аэродрому Хебугтен и ведут разведку в Баренцовом море;

в) ВВС 14-й армии — самолеты Р-5 наносят удары по аэродромам Хебугтен и Луостари;

г) группа 95-го авиаполка (переброшенная на аэродром Поной) — самолеты ПЕ-3 прикрывают конвой патрулированием на подходах к мысу Канин Нос и в горле Белого моря. Затем эту же задачу выполняют одноместные истребители;

д) 3-я авиагруппа — самолеты СБ, Р-5 и Р-6 ведут разведку кораблей противника на участке от южной оконечности Новой Земли до мыса Канин Нос. Самолеты МБР-2 производят поиск подводных лодок противника в горле Белого моря;

е) английская группа — самолеты «Спитфайр» ведут разведку кораблей противника на побережье Норвегии и в Баренцовом море. Торпедоносцы («Хемпден») находятся в готовности для удара по кораблям противника. Самолеты «Каталина» ведут разведку и поиск подводных лодок противника по курсу конвоя;

ж) 104-я истребительная авиадивизия — прикрывает порт Архангельск и перебазируется на аэродром Русый для обеспечения перехода конвоя в Белом море.

Фактическое же выполнение суточного плана выглядит в следующем виде:

а) 36-я авиадивизия ввиду нелетной погоды задачу не выполняла;

б) ОМАГ — один самолет ДБ-3 вылетал для удара по кораблям в Альтен-фьорд, но ввиду плохой погоды возвратился. Два самолета ДБ-3 без торпед вылетали на патрулирование в районе конвоя, но из-за пло-

хой погоды возвратились. Самолеты ПЕ-3 патрулировали на путях полетов авиации противника. Произвели 14 вылетов. Дважды встречали и безрезультатно атаковали одиночные Ю-88. Один самолет ПЕ-2 вылетал на разведку погоды в западной части Баренцова моря;

в) ВВС 14-й армии ввиду плохой погоды вылетов не производили;

г) группа 95-го авиаполка — ввиду плохой погоды самолеты ПЕ-3 смогли вылетать только с 10 ч. 20 м. и до темноты они произвели 12 вылетов на патрулирование над конвоем. Один самолет ПЕ-3 с задания не вернулся. Для усиления этой группы с аэродрома Ягодник вылетали 5 ПЕ-3. Три самолета из них дойти до Поной не могли, вернулись в Ягодник. Один самолет пропал по неизвестным причинам, другой дошел до Поной, но сесть ввиду плохой погоды не смог, врезался в скалу и сгорел;

д) 3-я авиагруппа — 3 самолета МБР-2 вели поиски подводных лодок противника в горле Белого моря;

е) английская группа — самолеты «Каталина» произвела шесть вылетов на разведку кораблей и поиск подводных лодок;

ж) 104-я истребительная авиадивизия — произвела несколько вылетов истребителями на прикрытие порта Архангельск.

Из изложенного видно, что из-за плохой погоды была выполнена только незначительная часть суточного плана полетов.

19 сентября конвой вошел в Белое море. В течение дня он прикрывался самолетами ПЕ-3 и «Харрикейн». Над транспортами одновременно патрулировало от одной до трех пар истребителей. К исходу дня конвой пришел на Северо-Двинский рейд.

21 сентября транспорты пошли к местам разгрузки: четыре в Молотовск, а остальные в Архангельск. Порты Архангельск и Молотовск прикрывались усиленным нарядом истребительной авиации.

Так как авиация противника по Архангельску действовала с аэродромов средней Финляндии, то с целью перехвата их на участке Кандалакша-Соловки была организована отсечная позиция, на которой в светлое время суток непрерывно патрулировали истребители ВВС СФ — И-15бис, которые с этой целью в количестве десяти машин были заблаговременно перебазированы на аэродром Соловки с аэродрома Ваенга Вторая.

В Белом море на дозорных кораблях находились офицеры ВВС в качестве специалистов для своевременного оповещения о появлении авиации противника и для контроля за действиями своих истребителей. Благодаря проведению этих мероприятий потерь в транспортах во время стоянки их в портах не было, несмотря на высокую активность, проявляемую авиацией противника.

Всего за операцию истребителями ВВС СФ было произведено на прикрытие транспортов в море и в портах 775 самолето-вылетов.

За время перехода конвоя PQ-18 противником было потоплено 13 транспортов, из них 10 авиацией и 3 подводными лодками. Из этого числа в зоне действий ВВС СФ конвой потерял только один транспорт, потопленный авиацией 18 сентября в районе мыса Канин Нос.

Таким образом поставленная задача перед ВВС СФ по прикрытию конвоя не была полностью выполнена. Хотя непрерывность в прикрытии конвоя была нарушена на небольшой срок, этого уже оказалось достаточным, чтобы противник сумел произвести по нему атаку и нанести потери. Этого можно было бы избежать, если бы командование ВВС СФ учло возможность выхода из строя аэродромов Поной и Шойна (на которых находилась основная масса самолетов ПЕ-3) и наиболее правильно бы расположило самолеты ПЕ-3 по аэродромам.

Задача по прикрытию конвоя QP-14 была выполнена хорошо. В радиусе действий ВВС СФ конвой потерь не имел.

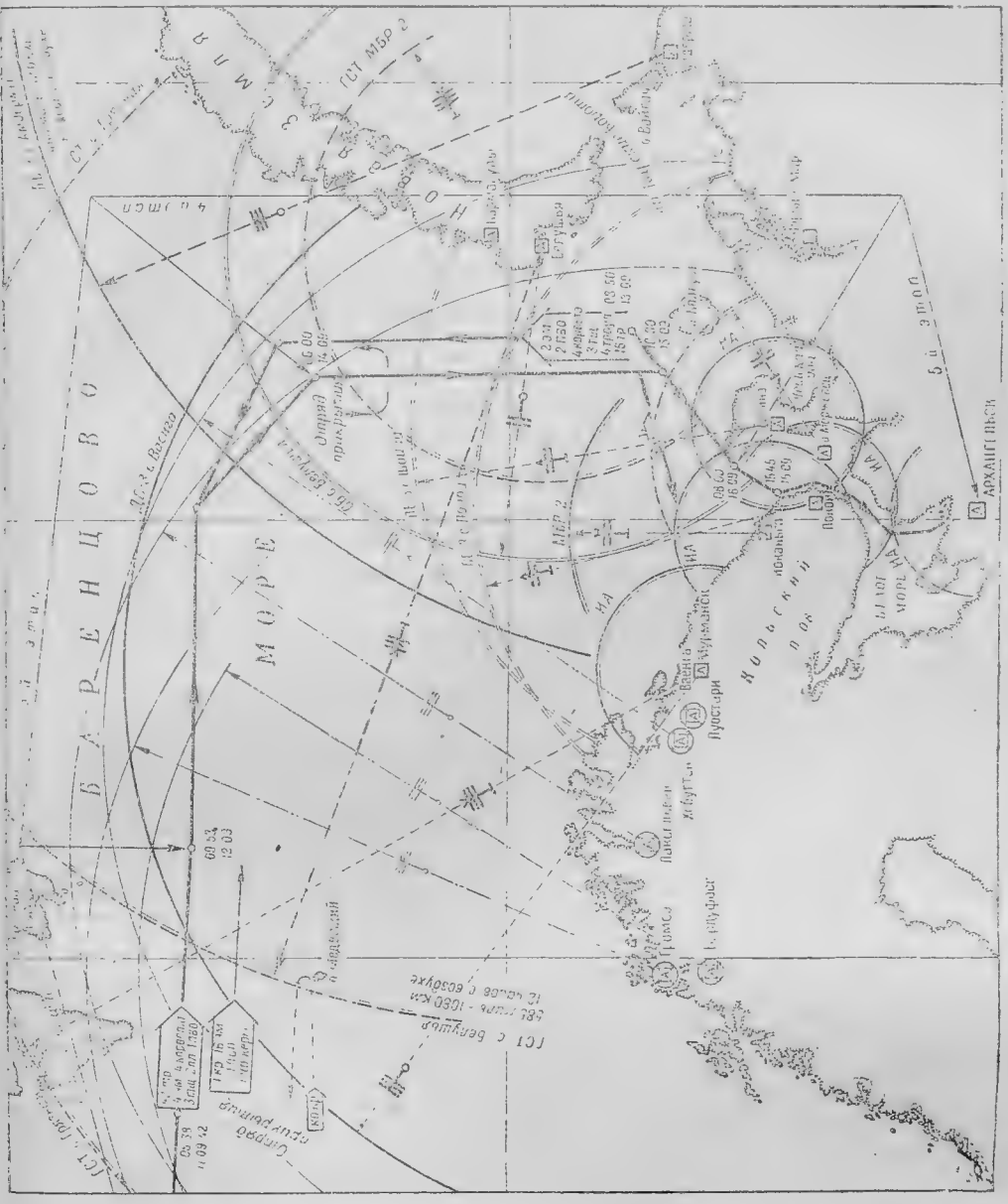


Рис. 8. Схема обеспечения перехода конвоя союзников PQ-18 и QP-14 ВВС СФ в период с 7.09 по 22.09.42 г.

ОПЕРАЦИИ ВВС СФ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПЕРЕХОДОВ КОНВОЕВ СОЮЗНИКОВ В ПЕРИОД С 1.01 по 1.04. 43 г.

В период перехода конвоев союзников из Англии в советские порты и обратно (январь—март 1943 г.) противник продолжал базировать свой флот в водах северной Норвегии. Примерный состав флота был следующим: линкор *Tirpitz*, 2—3 крейсера, 12—14 миноносцев и эсминцев, 16—18 подводных лодок, 2 авиатранспорта. Линкор и крейсера базировались на Тронхейм и Альтен-фьорд, миноносцы и подводные лодки — на Тронхейм, Гаммерфест, Киркенес.

Количество авиации противника на аэродромах северной Норве-

гии и северной Финляндии в указанный период равнялось 130—150 боевым самолетам. Из этого числа: бомбардировщиков 45%, истребителей — 34%, торпедоносцев — 13%, разведчиков — 8%.

На сухопутном участке фронта противник удерживал оборону по рубежу реки Большая Западная Лица и вдоль перешейка полуострова Средний.

В течение описываемого периода противник производил переброску военных материалов и живой силы сухопутным и морским путями. Свои конвои он стремился проводить одновременно с конвоями союзников. Конвои шли параллельно побережью северной Норвегии на небольшом удалении от него.

Всего за указанный период из Англии в порты Советского Союза прошли: 48 транспортов, 7 танкеров, 28 эсминцев и миноносцев, 2 тральщика, 8 траулеров, 2 корвета, 1 корабль ПВО, 8 прочих судов; в отрядах прикрытия конвоев: 8 крейсеров, 1 авианосец, 4 эсминца, Всего 117 единиц.

В составе обратных конвоев в Англию прошли: 55 транспортов, 2 танкера, 52 боевых корабля. Всего 109 единиц.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕХОДА КОНВОЕВ JW-51B ИЗ АНГЛИИ И RA-51 В АНГЛИЮ

К 31 декабря 1942 г. соотношение в самолетах ВВС Северного флота и авиации противника было следующим:

	ВВС СФ	Противник
Бомбардировщики	3	50
Истребители	88	38
Торпедоносцы	7	—
Разведчики	21	7
Транспортные самолеты	—	6
Всего .	119	101

Количество авиации Северного флота и базирование ее в этот период указаны в табл. 2.

Таблица 2

Аэродромы	Виды авиации				
	ИА	БА	МТА	РА	Всего
Ваенга Первая	39	3	7	8	57
Ваенга Вторая	30	—	—	—	30
Зубовка	4	—	—	—	4
Кильдин	3	—	—	—	3
Озеро Средне-Ваенгское	—	—	—	13	13
Поной	4	—	—	—	4
Териберка	2	—	—	—	2
Иокапьга	6	—	—	—	6
Всего	88	3	7	21	119

Метеорологическая обстановка в этот период характеризовалась сплошной низкой облачностью, частыми туманами, а иногда и снегопадами. Светлое время суток (включая и сумерки) исчислялось в среднем в 5 часов.

Таким образом метеорологические условия способствовали скрытому переходу конвоев, затрудняли действия авиации противника, но вместе с тем ограничивали действия нашей авиации по поиску и прикрытию их и наблюдению за морскими силами противника.

Конвой JW-51B в составе 12 транспортов, 2 танкеров, 6 миноносцев, 1 тральщика, 2 траулеров, 2 корветов под прикрытием крейсерского отряда в составе 2 крейсеров и 2 эсминцев вышел из Шотландии в Мурманск 22 декабря 1942 г. Из этого состава 5 транспортов

следовало в Молотовск. В районе острова Кильдин они должны были выйти из состава конвоя и под прикрытием 2 эсминцев следовать по назначению.

Обратный конвой RA-51 в составе 14 транспортов, 2 танкеров и 12 боевых кораблей вышел из Кольского залива в Шотландию 30 декабря 1942 г. Основной расчет строился на то, чтобы у побережья северной Норвегии, в зоне действий ВВС СФ и в пределах района наиболее вероятных действий авиации противника конвои прошли бы одновременно, что облегчило бы кораблям прикрытия конвоев оказание противодействия морским силам противника, рассредоточило бы действия его авиации и облегчило бы выполнение задачи прикрытия конвоев для ВВС Северного флота.

Командующим Северным флотом перед ВВС СФ были поставлены следующие задачи по обеспечению перехода конвоев.

1. С подходом конвоя, идущего в Мурманск, на меридиан 15°00′ усилить воздушную разведку на запад до меридиана 22°00′ и к северу на предельный радиус действий самолетов с задачей обнаружения и наблюдения за кораблями противника в море и фьордах и ведение разведки аэродромов.

2. В светлое время суток прикрывать конвой от налетов авиации противника в море на удаление от острова Кильдин 200 миль до прибытия его в порт Мурманск, а группу, следующую в Молотовск, — до мыса Корабельная Пахта. От точки, находящейся в 20 милях от мыса Териберский по пеленгу 360° и до Кольского залива, конвой прикрывать с воздуха усиленным нарядом истребителей.

3. С проходом конвоем меридиана 15°00′ ВВС СФ быть готовыми к торпедо-бомбовым ударам по кораблям противника в море и в базах, противодействуя выходу их в район конвоя. В светлое время суток иметь на аэродромах в 30-минутной готовности не менее одного звена торпедоносцев и одного звена бомбардировщиков.

4. Бомбовыми ударами по аэродромам противника препятствовать действиям его авиации по конвою.

5. Вести наблюдение самолетами за подводными лодками противника в районе, ограниченном меридианами 33°00′ 38°00′ и параллелью 70°30′. Самолетам совместно с катерами МО нести усиленную противолодочную оборону в районе, ограниченном с севера параллелью 69°45′ и меридианами с запада 33°00′, с востока 35°50′. Для выполнения этой задачи передать в оперативное подчинение командиру ОВР главной базы Северного флота четыре самолета МБР-2 на время с 30.12. 42 г. до прибытия конвоя к месту назначения.

Решение командующего ВВС СФ по выполнению поставленной задачи сводились к следующему.

5-й авиационной бомбардировочной бригаде[1]:

а) вести воздушную разведку кораблей в море на запад до меридиана 22°00′ и на север в пределах радиуса действий самолетов;

б) ударами по кораблям противника не допустить выхода их из фьордов на маршрут конвоя;

в) организовать истребителями дальнего действия отсечение самолетов противника в районе побережья северной Норвегии (от острова Вардэ до острова Инге), не допуская пролета их в район конвоя;

г) ночными бомбардировочными ударами по аэродромам Банак (Лаксельвен), Хебугтен и Луостари нарушить деятельность авиации противника по конвою;

д) в светлое время суток прикрывать конвой в радиусе 300 миль от острова Кильдин;

---

[1] Впоследствии 5-я минно-торпедная авиационная дивизия.

в) иметь в 30-минутной готовности не менее четырех торпедоносцев и звена бомбардировщиков для нанесения удара по кораблям противника.

6-й авиационной истребительной бригаде[1]:

а) прикрыть конвой на удалении 100 миль от острова Кильдин, на подходах к Кольскому заливу, в период разгрузки транспортов в порту Мурманск и выход их из Кольского залива;

б) дневными действиями сковать авиацию противника на аэродроме Луостари;

в) прикрывать с воздуха главную базу Северного флота и аэродромы ВВС СФ.

95-му авиационному полку: непрерывным патрулированием, начиная с 2.01. 43 г., прикрыть группу в пять транспортов от мыса Корабельная Пахта до Молотовска.

118-му авиационному разведывательному полку:

а) в период с 31.12.42 г. по 2.01.43 г. включительно вести непрерывную воздушную разведку подводных лодок и мин противника на подходах к Кольскому заливу в районе, ограниченном меридианами с востока 33°00′, с запада 38°00′ и параллелью 70°30′;

б) совместно с катерами МО вести ПЛО в районе, ограниченном с севера параллелью 69°45′, с востока — меридианом 35°50′, с запада — меридианом 33°00′.

Задача прикрытия конвоев ВВС СФ была выполнена. 3 января конвой JW-51B прибыл в Мурманск, а конвой RA-51 убыл из Кольского залива. Оба конвоя потерь в зоне действий ВВС СФ не имели.

За период с 30.12.42 г. по 3.01.43 г. для обеспечения перехода конвоев ВВС СФ произвели 237 самолето-вылетов. В том числе: на поиск конвоев, перехват самолетов противника, прикрытие конвоев на переходе и в Кольском заливе — 144 самолето-вылета; на бомбоудары по аэродромам — 44 самолето-вылета; на бомбоудары по транспортам и базам противника — 19 самолето-вылетов; на разведку — 8 самолето-вылетов; на поиск подводных лодок и мин — 6 самолето-вылетов; на решение других задач — 16 самолето-вылетов.

Действия ВВС СФ протекали по плану в соответствии с поставленными задачами. Самолеты, прикрывавшие конвои, боевых столкновений с противником не имели. Для действий авиации противника по кораблям в море условия были весьма неблагоприятными (полярная ночь, плохая погода).

В связи с ожидавшимся прибытием конвоя в Кольский залив авиация противника пыталась развить активные действия по порту Мурманск. 30.12.43 г. 3 Ю-88 сбросили в район железнодорожной станции и порта Мурманск около 20 бомб и три кассеты с зажигательными бомбами, в результате были вызваны пожары портовых сооружений. Через час вторая тройка повторила бомбометание по тем же объектам. После этого 18 Ю-87 под прикрытием 14 Ме-109 пытались произвести налет на Мурманск, но были отогнаны нашими истребителями. Ме-109 прорвались к Мурманску и сбросили бомбы по городу. Спустя некоторое время 4 Ю-88 удалось внезапно подойти к Мурманску и сбросить на порт около 30 фугасных бомб и четыре кассеты с зажигательными бомбами.

В ночь на 31.12.42 г. одиночные самолеты Ю-88 сбросили на Мурманск 20 бомб.

Днем 31.12.42 г. 3 Ю-88 и 12 Ме-109 пытались произвести налет на порт, но истребителями и зенитной артиллерией не были допущены.

Первого и второго января 1943 г. все попытки налета авиации противника были отражены истребителями ВВС СФ.

[1] Впоследствии 6-я истребительная авиационная дивизия.

Таким образом активность противника, развитая 30.12.43 г., в дальнейшем была сведена к нулю в результате противодействия авиации Северного флота. 3 января, в день прибытия в Кольский залив конвоя, противнику не удалось произвести ни одного налета.

За время операции ВВС СФ по прикрытию конвоев противник потерял 3 Ме-109 и 1 Ю-88 сбитыми в воздушных боях; кроме того, столько же было предположительно сбито огнем ЗА кораблями эскорта конвоя.

За этот период потери ВВС СФ составили три самолета, из них: два истребителя («Киттихаук» и «Аэрокобра») сбиты в воздушном бою, один торпедоносец погиб в море при выполнении торпедной атаки по кораблям противника.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕХОДА КОНВОЯ JW-52 ИЗ АНГЛИИ В МУРМАНСК И RA-52 ИЗ МУРМАНСКА В АНГЛИЮ

К 20 января 1943 г., к моменту начала операции ВВС СФ по обеспечению перехода конвоя JW-52, немецкие корабли находились: линкор *Tirpitz* в Тронхейме, крейсера *Hipper*, *Köln* и *Nürnberg* — в Альтен-фьорде.

Авиация противника, действовавшая на Мурманском направлении, базировалась на аэродромах, как указано в табл. 3.

Таблица 3

Аэродромы базирования	Бомбардировщики	Истребители	Разведчики	Всего
Хебуртен	9	13	—	22
Луостари	5	20	2	27
Лаксельвен	22	—	12	34
Наутси	4	3	—	7
Всего	40	36	14	90

Боевой состав ВВС СФ к этому времени показан в табл. 4.

Таблица 4

Аэродромы базирования	Истребители	Бомбардировщики	Разведчики	Всего
Ваенга Первая	25	12	7	44
Ваенга Вторая	28	—	—	28
Озеро Средне-Ваенгское	—	—	12	12
Зубовка	3	—	—	3
Кильдин	5	—	—	5
Териберка	10	—	—	10
Иоканьга	6	—	—	6
Поной	5	—	—	5
Всего	82	12	19	113

Таким образом соотношение ВВС СФ и ВВС противника было следующим:

Виды авиации	ВВС СФ	ВВС противника
Бомбардировщики	12	40
Истребители	82	36
Разведчики	19	14
Всего .	113	90

Метеорологическая обстановка в период 20—31 января 1943 г. была неблагоприятной. Всего за весь период летная погода была только в течение трех дней — 24, 25 и 29 января. В остальные дни действия авиации затруднялись туманами и сплошной низкой облачностью. В некоторые дни возможность действий авиации обеих сторон совершенно исключалась.

Конвой JW-52 в составе 12 транспортов, 2 танкеров, 7 миноносцев, 2 корветов, 2 траулеров и 1 тральщика под прикрытием крейсерского отряда в составе 3 крейсеров 17 января вышел из Лох-ю (Шотландия) в Кольский залив. Как и в предыдущем конвое, часть транспортов должна была следовать в Белое море.

В это время к выходу из Кольского залива для следования в Англию готовился конвой RA-52. Расчет велся на то, что как только ВВС СФ закончат операцию основными силами по прикрытию приближающегося конвоя JW-52, выйдет в море и конвой RA-52 с тем, чтобы действия ВВС СФ по прикрытию его явились продолжением операции по прикрытию конвоя JW-52.

Вследствие плохой погоды и по причине того, что была полярная ночь, конвой JW-52 двигался медленно и корабли конвоя RA-52 задерживались в Кольском заливе.

По прикрытию конвоя JW-52 командующим Северным флотом перед ВВС СФ были поставлены задачи, соответствовавшие задачам по прикрытию двух предыдущих конвоев.

Поскольку конвой RA-52 должен был выходить в море по прибытии конвоя JW-52, задачи по прикрытию его ВВС СФ ставились отдельно и сводились к следующему:

а) с рассветом 29.01.43 г. нести противолодочную оборону по маршруту конвоя;

б) прикрыть конвой с воздуха при переходе Кольским заливом и по маршруту в удалении от Кильдина на 300 миль;

в) до подхода конвоя на меридиан 22° 00′ вести наблюдение за надводными кораблями противника и торпедо-бомбовыми ударами противодействовать выходу их к конвою.

Во исполнение поставленных задач по прикрытию обоих конвоев командующий ВВС СФ поставил задачи соединениям и частям, которые в основном соответствовали задачам по обеспечению перехода двух предыдущих конвоев.

Штабом ВВС СФ был составлен план операции и отработаны все необходимые документы.

Из состава самолетов ПЕ-3 95-го АП, базировавшихся на аэродром Поной, пять самолетов были переданы в оперативное подчинение командующему БФ для обеспечения перехода кораблей Белым морем. Остальные самолеты 95-го АП к исходу 26.01.43 г. были перебазированы на аэродром Ваенга, так как на данном аэродроме не было самолетов, которые могли бы прикрывать корабли на значительном удалении их в море (200—300 миль).

В зону досягаемости ВВС СФ конвой JW-52 вошел только 23.01. 43 г. С этого дня были развернуты действия по его прикрытию. Попытки небольших групп авиации противника выйти к конвою были легко отбиты.

За период с 23.01 по 30.01.43 г. для обеспечения перехода обоих конвоев частями ВВС СФ было произведено 242 самолето-вылета, из которых:

на разведку кораблей противника	— 43	самолето-вылета,
на прикрытие конвоев в море	— 54	»
на ПЛО конвоев	— 16	»
на бомбоудары по портам и базам	— 28	»
на прикрытие транспортов в Кольском заливе	— 80	»

прочие вылеты — 21 самолето-вылет.

Действия ВВС СФ по обеспечению перехода конвоев протекали следующим образом.

23.01.43 г. самолеты ПЕ-3 вели воздушную разведку кораблей противника в портах и фьордах Финляндии и северной Норвегии.

24.01.43 г. 3 ДБ-3ф произвели бомбоудар по аэродрому Банак (Лаксельвен). В основном были сброшены зажигательные бомбы (ЗАБ-2,5). Вызвано четыре очага пожара, предположительно сожжено два самолета.

Самолеты «Хемпден» вели разведку кораблей противника в портах и на выходе из фьордов северной Норвегии.

25.01.43 г. звено самолетов ПЕ-3 95 АП, ведущий капитан Хамдохов, прикрывая конвой союзников, в районе ш = 72°40′, д = 38°20′ вело воздушный бой с двумя самолетами-торпедоносцами Ю-88. Один из них был сбит, второй отогнан от конвоя и торпеду сбросил в море. В этот же день в воздушном бою двух «Аэрокобр» с двумя Ме-109 был сбит один Ме-109. Самолеты ПЕ-3 продолжали вести разведку кораблей противника.

26.01 и 27.01.43 г. ВВС СФ прикрывали конвой.

28.01.43 г. из-за плохих метеорологических условий вылетов не производилось.

29.01.43 г. самолеты ПЕ-3 и «Хемпден» вели разведку кораблей противника, самолеты МБР-2 несли ПЛО конвоя, истребители прикрывали конвои.

ВВС противника в этот период пытались развить активные действия по порту Мурманск и аэродрому Ваенга Первая, но успеха не имели.

24.01.43 г. производились неоднократные налеты на Мурманск одиночных самолетов Ю-87 под прикрытием истребителей Ме-109.

В ночь на 26.01.43 г. противник одиночными самолетами производил систематическую бомбардировку аэродрома Ваенга Первая. Бомбы упали в районе аэродрома и озера Средне-Ваенгское, не причинив ущерба.

С 27.01 по 29.01.43 г. полетов авиации противника не отмечалось.

Крейсерский отряд прикрытия конвоя JW-52 прибыл в Кольский залив 26.01.43 г., а транспорты 27.01.43 г.

29.01.43 г. конвой RA-52 вышел из Кольского залива в Англию.

В результате активных действий ВВС СФ оба конвоя на маршруте и на стоянке в Кольском заливе потерь не имели.

За время прикрытия конвоев ВВС СФ потеряли восемь самолетов, из них: 1 ПЕ-2 и 1 МБР-2 не вернулись с боевого задания; 1 ПЕ-2 был сбит зенитным огнем противника; 2 самолета «Киттихаук» и 1 ЯК-1 сбиты в воздушных боях; 2 самолета «Хемпден» сбиты зенитным огнем во время торпедного удара по кораблям противника.

За это же время противник потерял 1 Ме-109, сбитый в воздушном бою, 1 Ю-88, сбитый патрулем над конвоем противника, предположительно два самолета уничтожены на аэродроме Банак (Лаксельвен).

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕХОДА КОНВОЯ JW-53 ИЗ АНГЛИИ В МУРМАНСК И RA-53 ИЗ МУРМАНСКА В АНГЛИЮ

Флот противника к 20 февраля 1943 г., к началу обеспечения перехода конвоев JW-53 и RA-53, базировался: в Тронхейме линкор *Tirpitz* и 2—3 миноносца; в Нарвике 1 крейсер и до 10 подводных лодок; в Тромсэ 2—3 миноносца; в Альтен-фьорде 1 легкий крейсер, 2 авиатранспорта, 4—5 миноносцев; в Гаммерфесте 2—3 миноносца, 2—3 подводные лодки; в Киркенесе 2—3 миноносца, 4—5 подводных лодок.

Разведку коммуникаций в Баренцовом море противник производил 2—3 подводными лодками и систематическими полетами одиночных самолетов-разведчиков.

В этот период авиация противника, действовавшая на Мурманском направлении и в Баренцовом море, базировалась на аэродромах, как указано в табл. 5.

Таблица 5

Аэродромы базирования	Бомбардировщики	Истребители	Торпедоносцы	Разведчики	Всего
Луостари	12	23	—	2	37
Хебуттен	9	15	—	—	24
Лаксельвен	26	—	13	—	39
Гаммерфест	6	—	7	6	19
Тромсэ	6	—	6	6	18
Бардуфосс	12	—	—	—	12
Всего.	71	38	26	14	149

Характер базирования авиации противника показывает, что она могла подвергать ударам конвои союзников с постепенным вводом в операцию сил с различных аэродромов по мере продвижения конвоя.

Боевой состав ВВС СФ к 22 февраля 1943 г. представлял собой количество, указанное в табл. 6.

Таблица 6

Аэродромы	Истребители	Бомбардировщики	Торпедоносцы	Разведчики	Всего
Ваенга Первая	25	3	7	6	41
Ваенга Вторая	29	—	—	—	29
Озеро Средне-Ваенгское	—	—	—	10	10
Кильдин	5	—	—	—	5
Териберка	7	—	—	—	7
Иоканьга	6	—	—	—	6
Поной	5	—	—	—	5
Африканда	7	—	—	—	7
Всего.	84	3	7	16	110

Количественное соотношение ВВС СФ и ВВС противника указано в табл. 7.

Таблица 7

Виды авиации	ВВС СФ	ВВС противника	Примечание
Бомбардировщики	3	71	
Истребители	84	38	В таблице не указаны самолеты Архангельского аэродромного узла
Разведчики	16	14	
Торпедоносцы	7	26	
Всего.	110	149	

Погода в период с 22.02.43 г. по 2.03.43 г. была пасмурной с кратковременными прояснениями. Частые снегопады и низкая облачность, особенно 23, 24, 27 февраля затрудняли действия авиации.

Вышедший из Шотландии конвой союзников JW-53 в составе 24 транспортов и 3 танкеров под эскортом 13 миноносцев, одного корабля ПВО, авианосца, охраняемого двумя миноносцами, четырех корветов, четырех траулеров, прикрываемый крейсерским отрядом в составе крейсеров *Belfast*, и *Scheffield*, ожидался в Кольском заливе 25—26 февраля 1943 г.

9 транспортов из состава конвоя (в том числе 3 советских) под эскортом 3 наших эсминца и 2 сторожевых кораблей из района Кильдин должны были следовать в Белое море.

Конвой RA-53 в составе 30 транспортов, 3 миноносцев, 4 корветов, 4 траулеров вышел из Кольского залива для следования в Англию 1.03.43 г.

Перед ВВС СФ командующим Северного флота были поставлены задачи по обеспечению перехода этих конвоев, аналогичные задачам по обеспечению предыдущих конвоев. Также аналогичные задачи были поставлены и командующим ВВС СФ перед частями и соединениями. Разведка надводных кораблей в основном возлагалась на 28 ОРАЭ. 5-й авиабригаде в оперативное подчинение придавался 95-й АП. В задачи бригады входили действия по надводным кораблям и аэродромам противника и прикрытие кораблей конвоев двухмоторными самолетами за пределами радиуса действий одноместных истребителей. Прикрытие кораблей на подходах к Кольскому заливу и в заливе возлагалось на начальника ПВО СФ. 118-му разведывательному полку ставилась задача обеспечения конвоев от атак подводных лодок в пределах досягаемости самолетов МБР-2. Ночью эти самолеты должны были действовать по аэродрому Хебугтен.

В целях обеспечения конвоя JW-53 ВВС СФ вели следующие боевые действия:

22.02.43 г. 3 «Харрикейна», 3 И-15бис бомбардировали аэродром Луостари. Сброшено 6 АО-25, 2 АО-20, 8 АО-15.

23.02.43 г. вылеты были ограничены плохой погодой. 2 ПЕ-3 вели разведку кораблей противника в море и портах северной Норвегии. 1 ПЕ-3 не вернулся с задания. Произведено 4 самолето-вылета истребителями на прикрытие транспортов в Кольском заливе.

Ночью 1 ДБ-3ф бомбардировал аэродром Хебугтен, сброшено 108 ЗАБ-2,5, 64 АО-8.

24.02.43 г. 1 ПЕ-3 производил разведку кораблей противника в интересах конвоя.

4 «Хемпдена», 4 ПЕ-3 вылетали на торпедный удар по транспортам противника, вернулись из-за плохих метеоусловий.

Ночью 4 «Харрикейна», 4 И-15бис произвели бомбоудар по аэродрому Луостари. Сброшено 10 АО-25, 2 АО-20, 11 АО-15.

10 МБР-2 бомбардировали аэродром Хебугтен. Сброшено 31 ФАБ-50, 14 АО-15, 70 АО-2,5, 58 ЗАБ-2,5, 16 ампул с «КС».

Произведено 4 самолето-вылета истребителями на прикрытие транспортов в Кольском заливе.

25.02.43 г. 3 ПЕ-3, 1 «Спитфайр» вели разведку кораблей противника в интересах конвоя.

3 ДБ-3ф, 2 самолета «Хемпден», 5 ПЕ-3 вылетали на торпедный удар по транспортам противника. Противник не обнаружен.

2 ПЕ-3 вели разведку конвоя союзников.

4 МБР-2 производили поиск подводных лодок противника.

Произведено 26 самолето-вылетов истребителями на прикрытие транспортов в Кольском заливе. В воздушном бою сбит 1 Ме-109.

26.02.43 г. 2 ПЕ-3 вели разведку кораблей противника в море и фьордах. 1 ПЕ-3 сбит истребителями противника. 1 ДБ-3ф бомбардировал порт Вадсэ. 15 ПЕ-3 прикрывали конвой в море.

Произведено 42 самолето-вылета истребителями на прикрытие транспортов в Кольском заливе. В воздушном бою сбит 1 Ме-109.

6 МБР-2 парами вели поиск подводных лодок противника, из них 2 МБР-2 сбиты, экипажи спасены. Сбит 1 Ме-109.

27.02.43 г. 1 ПЕ-3 вел разведку кораблей противника. 2 ДБ-3ф торпедировали транспорт противника, который затонул.

Группа самолетов — 14 ПЕ-3, 2 ЛАГГ-3, 2 ЯК-1 — прикрывала конвой в море. В районе конвоя отражена атака самолетов Ю-88.

Произведено 79 самолето-вылетов истребителями на прикрытие конвоя и перехват самолетов противника. Сбит 1 Ме-109.

28.02.43 г. 3 ПЕ-3, 1 «Спитфайр» вели разведку кораблей противника в море и базах.

2 ДБ-3ф, 2 «Хемпден», 3 ПЕ-3 вылетали на торпедный удар по транспортам противника, но возвратились по причине плохих метеоусловий.

3 ПЕ-2 под прикрытием 8 истребителей нанесли бомбоудар по аэродрому Луостари. Сброшено 6 ФАБ-100, 8 АО-10, 129 АО-2,5, в воздушном бою сбит 1 Ме-109.

Произведено 56 самолето-вылетов истребителями на прикрытие транспортов союзников.

На обеспечение выхода из Кольского залива конвоя RA-53 ВВС СФ произведены следующие боевые действия:

1.03.43 г. произведено 93 самолето-вылета истребителями на прикрытие выхода транспортов из Кольского залива.

4 «Харрикейна», 9 «Киттихаук» под прикрытием 13 «Аэрокобр» и 8 ИЛ-2 под прикрытием 7 самолетов «Киттихаук» нанесли удар по аэродрому Луостари. Сброшено 9 ФАБ-100, 42 ФАБ-50, 20 АО-20, 52 РС-82. Уничтожено 3 Ю-88, 2 Ме-109 и сбит в воздушном бою 1 Ме-109; 1 ИЛ-2 потерян в воздушном бою.

2.03.43 г. 2 ПЕ-3 вели разведку кораблей противника. 8 ПЕ-3 прикрывали конвой.

Произведено 90 самолето-вылетов истребителями на прикрытие транспортов в Кольском заливе. 4 МБР-2 несли ПЛО конвоя. 11 ИЛ-2, 6 «Киттихаук», 7 «Аэрокобр» вылетали на бомбоудар по аэродрому Луостари. Вернулись из-за плохих метеоусловий.

Противник за этот период производил интенсивные разведывательные полеты, пытался наносить торпедные удары по конвою в море, но не был допущен истребителями прикрытия. Все его попытки произвести налеты на транспорты союзников в портах разгрузки также были отбиты, кроме одной. 26.02 2 Ме-109 атаковали транспорты на стоянке в губе Сайда. Одна бомба вызвала пожар транспорта, который был ликвидирован.

Всего ВВС СФ с 22.02 по 2.03.43 г. на обеспечение конвоев JW-53 и RA-53 произвели 559 самолето-вылетов. Из них: 101 вылет на удары по аэродромам, 18 вылетов на разведку конвоев союзников и кораблей противника, 14 вылетов для ПЛО конвоев, 41 вылет истребителями дальнего действия на прикрытие конвоев в море, 385 вылетов одноместными истребителями на прикрытие конвоев на переходе и в Кольском заливе.

За этот период ВВС СФ потеряли 1 ПЕ-2, 1 ПЕ-3, 1 ИЛ-2 и 2 МБР-2.

В воздушных боях было сбито 5 Ме-109 и предположительно сбит 1 Ю-88. Зенитной артиллерией ПВО СФ сбит 1 Ю-88. Уничтожено при налете наших штурмовиков на аэродромы противника 3 Ю-88 и 2 Ме-109.

Всего для обеспечения перехода конвоев союзников за период с 1.01 по 1.04.43 г. ВВС СФ произвели 1038 самолето-вылетов, из которых: на прикрытие конвоев в море и на стоянках — 706, на удары по аэродромам противника — 148, на разведку конвоев — 69, на ПЛО конвоев — 34, на удары по портам, транспортам и другим объектам — 81.

Потери ВВС СФ за период выполнения задач по обеспечению конвоев составили 16 самолетов.

Противник потерял за это же время 19 самолетов.

Все шесть конвоев в зоне действий ВВС СФ потерь не имели.

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ

1. Как видно из описания действий авиации по обеспечению северных морских коммуникаций, ВВС СФ с этой задачей справились. Союзные конвои в течение отечественной войны систематически прибывали в северные порты СССР и доставляли военные грузы, некоторое сырье и продовольствие.

В зоне действий ВВС СФ авиацией противника из состава конвоев потоплен всего лишь один транспорт и получили незначительные повреждения два [1]. Во время несения противолодочной обороны конвоев самолетами ВВС СФ атак подводных лодок противника по транспортам не отмечено.

Немцы, несмотря на большие усилия их военно-морских сил, авиации а также стремление использовать в наибольшей степени выгодное расположение баз на Севере в оккупированной ими Норвегии, не добились основной своей задачи — пресечения северных морских коммуникаций. Коммуникации действовали даже и тогда, когда немцы располагали крупными военно-морскими силами, дислоцировавшимися в фьордах северной и северо-западной Норвегии, а также авиацией, базировавшейся на аэродромах в тех же районах, численность которой достигала 700 и более самолетов.

2. Ослабление военной мощи Германии значительно сказалось на соотношении сил на Северном театре и характере воздействия на наши северные внешние морские коммуникации. Если в 1942 г. немцы имели возможность угрожать конвоям надводными кораблями во главе с линкором *Tirpitz* и на принципе силы активно и массировано использовали против них свою авиацию и подводные лодки, то в течение 1943—1944 гг. действия авиации значительно сократились, угроза со стороны надводных кораблей отпала вследствие больших потерь их. В ноябре 1944 г. противник лишился своего последнего линкора *Tirpitz*.

3. Прикрытие конвоев союзников с воздуха на переходе Баренцовым и Белым морями в радиусе действий нашей авиации являлось и является одной из важнейших задач ВВС СФ. Операции по обеспечению перехода союзных конвоев имели большой удельный вес. В отдельные месяцы больше трети всех вылетов производилось для выполнения этих операций. Так, например, в мае 1942 г. 35% всех вылетов приходится на обеспечение перехода конвоев, в июне — 29%, в июле — 41%, в августе — 30%. За эти четыре месяца свыше двух тысяч самолето-вылетов было произведено для обеспечения перехода конвоев; из этого числа 1335 самолето-вылетов приходится на истребителей.

Основными видами боевой деятельности авиации по обеспечению конвоев союзников являлись:

а) воздушная разведка в интересах конвоев;

б) непосредственное прикрытие кораблей истребителями от авиации противника;

в) вылеты истребителей в район отсеченных позиций и на «свободную охоту»;

г) организация противолодочной обороны конвоев;

д) бомбоудары по аэродромной сети противника;

е) торпедо-бомбовые удары по плавсредствам противника.

Опыт показал, что обеспечить безопасность перехода конвоя можно только при применении всех указанных видов боевой деятельности авиа-

[1] Не считая конвоя PQ-17, шедшего из Англии в июле 1942 г. Транспорты этого конвоя, по существу, шли не в группе, а порознь, каждый самостоятельно. Маршруты транспортов и время вхождения их в зону действия ВВС СФ не были известны. Естественно, что при этих условиях ВВС СФ не могли полностью обеспечить конвой от атак авиации противника, от которых он понес большие потери; часть из них в зоне действий ВВС СФ.

ции. Удельный вес каждого из них может быть различным в зависимости от обстановки, но почти все они должны обязательно применяться.

4. Основным и наиболее надежным способом обеспечения конвоев является непосредственное прикрытие их истребителями. Истребители дальнего действия типа ПЕ-3 могут прикрывать конвой на удаление от аэродромов базирования до 350—400 *км*, одномоторные истребители — на расстоянии до 200 *км*.

Вследствие недостаточного количества истребителей в составе ВВС СФ они вынуждены были прикрывать конвои небольшими группами. Практически количество патрулирующих над конвоем истребителей колебалось от одной до четырех пар. Несмотря на относительную малочисленность, истребители, если и не всегда сбивали самолеты противника, то принуждали их к неприцельному бомбометанию и к преждевременному сбрасыванию торпед, чем и достигалось решение основной задачи.

5. При обеспечении перехода конвоев от авиации противника вполне оправдали себя систематические удары по его аэродромам и патрулирование наших истребителей на путях вероятных полетов самолетов противника к конвоям. Последний прием был впервые применен ВВС СФ. Практикой подтверждается, что он дает значительный эффект, если выделяется достаточное количество самолетов и маршруты полета авиации противника хорошо разведаны.

6. Нанесение ударов по плавсредствам противника в период обеспечения проводки своих конвоев имеет двойную выгоду: во-первых, нарушаются перевозки противника; во-вторых, противник вынужден использовать часть своей авиации для защиты коммуникаций; вследствие этого уменьшается количество авиации, выделяемой для нападения на наши конвои.

7. При организации прикрытия конвоя авиацией особое внимание следует уделять вопросам управления истребителями в воздухе и постоянной связи командира группы самолетов прикрытия с командиром конвоя.

В основу управления истребителями в воздухе должна быть положена четко отработанная система оповещения их об изменениях в воздушной обстановке как с командного пункта авиационного командира, организующего прикрытие конвоя, так и с поста наведения, расположенного на одном из кораблей конвоя. Это даст возможность истребителям принять правильное решение и своевременно занять выгодное исходное положение для отражения самолетов противника.

8. С конвоем должен следовать авиационный офицер оперативной службы, который мог бы постоянно поддерживать связь со своими самолетами, осуществлять наведение их на цель и при необходимости управлять ими.

9. Для спасения экипажей со сбитых или вынужденно севших в море самолетов необходимо в районе конвоя иметь постоянно один-два гидросамолета с рацией, работающей на волне самолетов прикрытия. Попутно на эти самолеты может возлагаться задача по противолодочной обороне конвоя. В незначительном удалении от баз для спасения экипажей со сбитых и поврежденных самолетов должны выделяться быстроходные катера с хорошей мореходностью.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие 3
Введение 4
Действия противника против конвоев союзников 8
Выводы 18
Действия военно-воздушных сил Северного флота по обеспечению морских коммуникаций 20
Ведение воздушной разведки при обеспечении перехода конвоев . . 22
Удары и операции по аэродромам противника в интересах обеспечения перехода конвоев 24
Действия истребителей дальнего действия на отсечных позициях . . 26
Прикрытие конвоев истребителями 27
Организация поиска и уничтожения подводных лодок и мин противника 30
Примеры обеспечения переходов конвоев союзников из Англии в порты Советского Союза военно-воздушными силами Северного флота 32
Обеспечение перехода конвоя PQ-16 в мае 1942 г. 32
Обеспечение переходов конвоев PQ-18 и QP-14 в период с 7.09 по 22.09 42 г. 37
Операции ВВС СФ по обеспечению переходов конвоев союзников в период с 1.01 по 1.04.43 г. 43
Обеспечение перехода конвоев JW-51B из Англии и RA-51 в Англию 44
Обеспечение перехода конвоя JW-52 из Англии в Мурманск и RA-52 из Мурманска в Англию 47
Обеспечение перехода конвоя JW-53 из Англии в Мурманск и RA-53 из Мурманска в Англию 49
Общие выводы 53

Уч. изд. № 1955. Зак. № 180.

1-я типо-литография УВМИ НКВМФ

0-40

841252